auto sport 2019年12月27日号（隔週金曜日発売） 2019年12月13日発売 第56巻第25号 通巻1521号
No.1521
オートスポーツ2019 12/27号

auto sport

Drive on the edge

［特別付録］
SUPER GT 2020年カレンダー

FLASH!

2020年国内ストーブリーグ"生"情報

GT500
SUPER FORMULA

51席の謎解き

［GT500トヨタ篇］
栄光のゼッケン1に異変アリ

［GT500ニッサン篇］
ついに"鉄板コンビ"解消か

［GT500ホンダ篇］
欧州武者修行トリオが動く!?

［SUPER FORMULA篇］
"チーム再編の波"と"パロウロス"

総括 SUPER GT×DTM 特別交流戦
頼れるのは「腕」か、「エアロ」か。

独占インタビュー ルイス・ハミルトン──"最強"まで、あとひとつ。

2021年F1新技術規則を読み解く プラス300kgの世界

検証 GT3レギュレーション改定「変える必要、ある?」

新シリーズ発足カウントダウン 詳報 フォーミュラ・リージョナル日本選手権

2019 Sebastian Vettel Review ベッテルさん、デグラってる?


SAN-EI
CORPORATION

スープラにかける恐るべき意気込み

GT500王者に大異変!?

“強いニッサン”復活のキーポイント

とれたて“生”情報

2020年 国内ストーブリーグ

51席の謎解き

GT500 SUPER FORMULA

2020年の国内トップカテゴリーにすでに注目が集まっている
GT500はClass1に完全準拠し、3車がイコールで競い合い
SF19は究極の速さをさらに求めて2シーズン目を迎える
しかし、それらマシンを操るのは選りすぐりのトップドライバーたちのみ
GT500全30名。SF全21名——限られた席を手にするのは誰だ?

Photo : Red Bull

山本尚貴の新チームメイトは?

松下は国内復帰か、海外か

アレックス・パロウ離脱のなぜ

TOYOTA

栄光のゼッケン1に異変アリ

「ル・マンウイナー」と「19年王者」不在の影響 ニッサン系ドライバーがトヨタに移籍する理由

Text：auto sport　Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／上尾雅英（Masahide Kamio）
草皆茂則（Shigenori Kusakai）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／鈴木紳平（Shimpei Suzuki）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）
中野一史（Kazushi Nakano）／本誌／auto sport

2020年 国内ストーブリーグ
51席の謎解き GT500 SUPER FORMULA

「オートスポーツに書かれていたのですが、僕は来年、GT500に出られないみたいです(笑)。皆さん、応援をありがとうございました」

　スーパーGT最終戦もてぎ、グランドフィナーレの壇上でこう発したのは、大嶋和也とともにチャンピオンを決めた直後の山下健太だった。例年どおりでいけばトヨタ陣営がその年の体制を発表するのは2月。つまり、山下がGT500に出ないことは、それまで正式にアナウンスされることはない。しかしながら、声援を送るファンに少しでも早く自分の気持ちや来季の活動を伝えたいという思いが冒頭の発言につながったのだろう。その根拠として活用されたのは、本誌№1515（9月20日発売号）と思われる。

　山下がGT500に参戦できないのは既報のとおり世界耐久選手権（WEC）にフル参戦するためだ。来季のスーパーGTもWEC19・20年シーズンとレース日程（厳密にはル・マンテストデー）がバッティングしている。2020・21シーズン（20年後半〜21年ル・マンまで）のカレンダーは、いまだ発表されていないものの、今年と同様であればWEC上海がスーパーGT最終戦と同じ週末に行なわれる可能性がある。この先に発表されるカレンダー次第では、さらにかぶっている恐れもある。

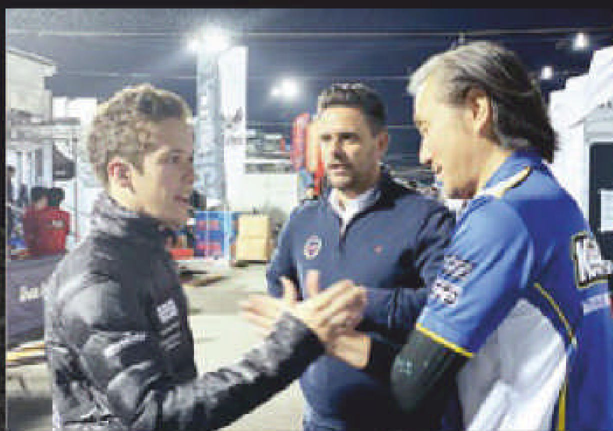
山下と一貴の抜ける穴が大きいトヨタ陣営。トムスはサッシャがどのくらいの期間でスープラをモノにできるかが勝負だ。また自身初のGT500王者となった大嶋が新しいパートナーとどんなパフォーマンスを見せるのか。

S.Yoshida　S.Kusakai　T.Ogasawara　N.Mitsuhashi

1戦だけならまだしも、2戦以上バッティングしていてはチャンピオンシップに大きく関わる。

　スープラを投入するトヨタ陣営として、来季は絶対に落とせないシーズンだけに勢いに乗る山下を失うことは手痛いが、同時にタイトル獲得は必達目標でもある。そうしたジレンマのなかから導き出された苦渋の決断なのだろう。それは同じくWECにフル参戦する中嶋一貴にも当てはまる。つまり、トヨタ陣営は一貴と山下が抜ける大きな穴を埋める必要に迫られている。

　その穴を埋めるべく、トヨタ陣営が早い段階から目をつけ獲得に成功した



auto sport



N.Mitsuhashi

（上）最終戦もてぎの現場で、トムスの山田淳監督とサッシャが握手するシーンに出くわした。（右）ゼッケン1のマシンに前年のチャンピオン獲得者が乗らないという現象は2013年のニッサンの体制までさかのぼる。

◎…… 最有力 ○…… 有力 △…… ウワサあり ×…… アウト ？…… ナゾ

※エントラント名は2018年に準じています。

宮田莉朋 T.Moriyama
（→ #19 ○ ／ → #36 △）

サッシャ・フェネストラズ S.Kusakai
（→ #36 ○）

~~LEXUS TEAM LEMANS WAKO'S~~

#1 TOYOTA TEAM WAKO'S CERUMO

× 山下健太 S.Yoshida（→ OUT）
◎ 大嶋和也 S.Yoshida

#19 TOYOTA TEAM WedsSport BANDOH

△ 坪井 翔 T.Ogasawara（→ #1）
◎ 国本雄資 K.Kobayashi

#36 TOYOTA TEAM au TOM'S

× 中嶋一貴 N.Mitsuhashi（→ OUT）
◎ 関口雄飛 T.Moriyama

#37 TOYOTA TEAM KeePer TOM'S

◎ 平川 亮 T.Ogasawara
◎ ニック・キャシディ K.Nakano

#38 TOYOTA TEAM ZENT CERUMO

◎ 立川祐路 T.Ogasawara
◎ 石浦宏明 S.Yoshida

#39 TOYOTA TEAM SARD

◎ ヘイキ・コバライネン T.Ogasawara
◎ 中山雄一 M.Kamio

と言われるのは、今季全日本F3チャンピオンに輝いたサッシャ・フェネストラズだ。フェネストラズはF1のランド・ノリスなどと同様にレーシングドライバー専門のマネジメントチーム『ADDマネジメント』に所属し、将来の目標に「F1」を据えている。しかし、その夢をかなえる難しさも充分に理解しており、その場合のオプションとして「日本でプロとして活動する」ことを視野に入れている。

今季のフェネストラズはニッサン陣営のKONDOレーシングからGT-RでGT300を戦っていたため来年はニッサン陣営のGT500にステップするのが自然な流れだが、実際はそうならない。なぜなら本人にはフォーミュラ志向があり「スーパーフォーミュラを走りたい」という明確な意志があるからだ。そのためニッサン陣営にとどまらず、トヨタ陣営への移籍を決断したと考えればツジツマは合う。

一貴と山下の抜けた穴を埋めるためトヨタ陣営が狙いを定めていたのは、もうひとりいた。それは今季のスーパーフォーミュラでルーキーイヤーながら非凡な才能を見せつけたアレックス・パロウだった。結局のところこの話は実現しなかったものの、パロウの実力を証明するエピソードであり、各陣営が獲得に向けて必死になるのは当然とも言える（関連記事は8～9ページ／10～13ページ）。

こうした紆余曲折を経て、最終的にトヨタ陣営は一貴と山下が抜けた穴をフェネストラズと宮田莉朋で埋めることとしたようだ。ただし、関口雄飛と比較的ドライビングスタイルが近いと思われるフェネストラズがトムス36号車におさまるのに対して、宮田は国本雄資と組ませ、バンドウで大切に育てたいところだ。坪井翔は、かつて山下が歩んだルートと同様に、バンドウを離れて大嶋和也とともに栄光のゼッケン1をつけて走る可能性が高い。

そして、来季のトヨタ陣営で最大の注目点は、そのゼッケン1をつけるワコーズのチーム体制にある。本誌では18年11月30日発売号より「2020年のトヨタ陣営は6台体制に変わらない」としつつも「1台のチーム体制に変更がある」という情報を追ってきた。そして、どうやらその正体は19年チャンピオンのチームルマンである可能性が高い。端的に言えば、チームルマンがGT500活動を終了するということになる。では、いったい、どのチームがゼッケン1を走らせるのか？ その答えはスーパーフォーミュラ合同テスト／ルーキーテストで垣間見えた。

このテストで片山義章を走らせていたチームルマンだが、そのオペレーションの一部にセルモスタッフが関わっている姿が目撃できた。この件についてチーム関係者に尋ねると、その答えは「ノーコメント」。しかし、そうした周辺状況から察する限り、来季のトヨタ陣営はトムスだけでなくセルモも2台体制を敷いてくると思われる。仮にメインスポンサーが今年と同じだった場合、エントラント名はひとつが「トヨタチーム・ZENTセルモ」、もうひとつが「トヨタチーム・ワコーズセルモ」ということになるのだろうか。

S.Suzuki

NISSAN

ついに〝鉄板コンビ〟解消か

2年連続で大きな改革の予感
ロイック・デュバルがスーパーGTに復帰する!?

Text：auto sport　Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／
上尾雅英（Masahide Kamio）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／
鈴木紳平（Shimpei Suzuki）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

今季に向けて本山哲をエグゼクティブアドバイザーに配し、ドライバーラインアップの大幅な見直しをはかってきたニッサン陣営。しかし、最終的なシリーズランキングではニスモこそ3位につけたものの、B・MAXが同9位、インパルが13位、KONDOが14位と惨敗を喫した。この結果は深刻に受け止める必要があり、来季に向けても引き続き抜本的な改革が求められる状況にある。

　そのなかでも、とくに気がかりなのがインパルの不振だ。オフシーズンのテストでは驚くほどの速さを示していたにも関わらず、開幕以降シーズンが進むにつれてその勢いは失われていった。ニッサン陣営唯一のブリヂストン（BS）ユーザーではあるが、レクサスやホンダを見る限りBSタイヤのパフォーマンスに問題があるとは到底考えづらい。また、関口雄飛と平川亮という布陣で戦うスーパーフォーミュラの戦いぶりを見ても、インパルのチーム力そのものに疑いの余地はない。

　では、なぜこれほどまでに苦戦を強いられているのか。レースウイーク時のカルソニックを見ていると、週末をとおした組み立てに難があるように見える。持ち込みセットで外すことは少なく、レースウイークの走り出しも決して悪くない。しかし、そこから先の段階でドライバーが目先の「アンダーステア」や「オーバーステア」にとらわれてしまい、その結果、決勝に向けてクルマをまとめきれないケースが多く見受けられる。また、決勝レースではグリッドからポジションを落としてしまうケースも少なくない。「インパルのドライバーは、来年ふたりそろって変更されるのでは?」というパドックの噂は、こうした点を根拠として出てきていると思われる。

　また、関係者のあいだでまことしやかにささやかれている〝もうひとつの噂〟に、ニスモの松田次生とB・MAXの平手晃平が入れ替わるというもの

ニッサンのエースカー、23号車の松田／ロニーのコンビは19年シーズンで6年目になる。もちろん安定感はあるかもしれないが、全体のポテンシャルをあげるためにはどこか1チームに偏りが出ることは望ましくない。

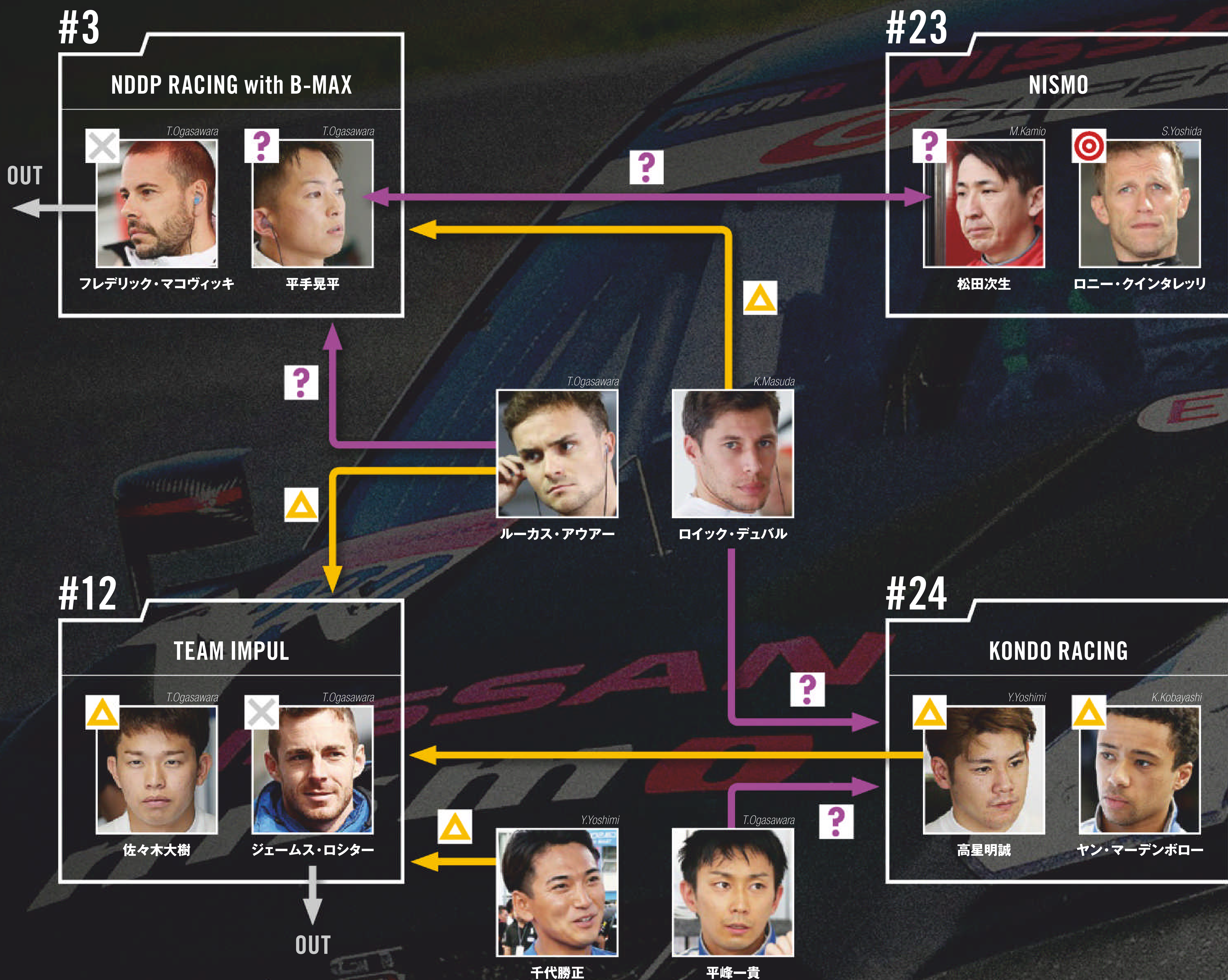
Y.Yoshimi　T.Ogasawara　T.Ogasawara　K.Masuda

2020年 国内ストーブリーグ 51席の謎解き GT500 SUPER FORMULA

T.Moriyama



19年シーズンの第6戦オートポリスで、体調不良を訴えたジェームス・ロシターに代わって急きょステアリングを握ったのが、千代だった。このときチームは千代のコメントからセッティング変更も行なっている。



もある。ニッサン／ニスモがかつての本山、そして現在の次生に代わる「新たな日本人エース」を探し求めていることはいまに始まったことではない。今季からニッサン陣営に移籍し、難しいSUGO戦を制した平手がそのポジションに抜てきされるのではないかという憶測から生まれた噂だろう。

しかし、本誌としては、その計画は実現されずに次生はニスモで、平手はB・MAXで走ると予想する。というのも、フレデリック・マコヴィッキが、来季はポルシェから北米IMSAに参戦すると発表されたためだ。ニッサン陣営にとってニスモと同じミシュランタイヤで走る3号車はデータ共有の観点からも重責を担う1台で、2年連続してドライバーを総入れ替えするとはいくら何でも考えづらい。そのため、平手は今年と同様にB・MAXで走る可能性が高いと見る。

ここまでの話を整理すると来季、ニッサン陣営はマコヴィッキ、佐々木大樹、ジェームス・ロシターの3名が離脱する可能性が高い。裏を返せば新たに3名のドライバーを探さなければならないわけだ。順当にいけば、その候補のひとりにはロシターに代わって急きょオートポリス戦を走った千代勝正が挙げられる。また、ニッサン陣営の急所としてスーパーフォーミュラを現役で走るドライバーが存在しないことも挙げられるが、少し視野を広げるとB・MAXでスーパーフォーミュラを走るルーカス・アウアーという選択肢もありかもしれない。さらに、先日行なわれたDTMとの特別交流戦のために来日したメンバーのなかにも候補になりそうなドライバーはいる。ロイック・デュバルはその筆頭で、本人も公の場で「再び日本のGT500を走りたい」と明言している。ほかの外国人ドライバーと違う点は、デュバルはすでに日本のサーキットを熟知しており、即戦力として期待できる点だ。また、GT300でサッシャ・フェネストラズとコンビを組み、最終戦までチャンピオンの権利を保持していた平峰一貴も候補のひとりだろう。ニッサン／ニスモ陣営が彼らをどう配置してくるのか？ 本誌としては3号車を平手／デュバル組、12号車は千代／アウアー組、24号車にはタイヤ開発の継続性という観点から高星明誠／ヤン・マーデンボロー組というラインアップで挑んでくると読むがどうだろう。

こうしたソフト面のテコ入れと同時に、いまのニッサン陣営にとって絶対に欠かせないのがハード面の強化だ。とくにエンジンに関しては出力、ドライバビリティ、信頼性のあらゆる面でレクサスとホンダに大きく遅れを取っている。特別交流戦では、今年から2ℓ直噴4気筒ターボを導入したばかりのDTM勢にさえ後塵を拝してしまった。何より「富士では使用が禁じられたDRSやプッシュ・トゥ・パスの使用を前提としたファイナルギヤ設定」のDTM勢に敗れてしまったことが深刻（関連記事は14～19ページ）。ニッサンが蘇るためには、まず第一にエンジン性能向上が求められ、そのうえでドライバーラインアップなどの体制強化をはかってくると思われる。

S.Suzuki

HONDA

欧州武者修行トリオが動く!?

王者ジェンソン・バトン、中嶋大祐の離脱は確定
実力派／ベテランが抜けた穴は若手が埋める？

Text：auto sport　Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／
上尾雅英（Masahide Kamio）／熱田 護（Mamoru Atsuta）／鈴木紳平（Shimpei Suzuki）／
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／FIA F2

スーパーGT最終戦では、ジェンソン・バトンが自ら「GT500活動の終了」を発表した。そして、DTMとの特別交流戦では中嶋大祐が予選直後のインタビューで衝撃の「引退宣言」。実力派ふたりの離脱が確定したホンダ陣営は、来季に向けてどのような布陣を敷いてくるのだろうか。

まず、F1日本GPのフリープラクティス1を走った山本尚貴の動向だが、本人は以前から「レースを走る」ことにプライオリティを置いてきた。その言葉の意味するところは、たとえそれがF1であっても「テストもしくはリザーブドライバーという立場は受け入れられない」という意思表示だ。もっとも、2021年にレギュラードライバーとなることが保証されている状況であれば話は別かもしれないが、F1の世界でそのような保証は見込めない。来年のF1はすでに20席が埋まっているため、山本は来季も国内にとどまりエースとしてホンダ陣営を牽引する立場を務めるはずだ。

その山本はバトンの離脱によってチームメイトの変更が確実だが、そのシートに収まるのはいったい誰か。来季はゼッケン1から100号車に戻るチーム国光としては王座奪還が至上命題。そのためにはGT500ルーキーをこの席に抜擢するわけにはいかない。今季のラインアップを見渡すと候補に挙げられるのはベルトラン・バゲットだが、今年は塚越広大とのコンビ1年目にしてホンダ勢最上位のシリーズランキング6位につけた。そう考えると17号車のふたりは動かしづらい。そこでナカジマレーシングで1年間を戦った牧野任祐の抜擢こそが100号車のベストな選択と考えられる。ちなみに、牧野の激走で64号車が2位表彰台を獲得したのは第7戦SUGO。そのレース直後、レクサス陣営の首脳が「もし、来年、牧野くんにBS×NSXというパッケージを与えられると困る」ともらしていたが、その不安は現実のもの



山本や野尻の世代に続くのが、松下、牧野、福住の3名だ。来季は、マシンもFRになってライバル勢と条件の違いが小さくなる。その差が小さくなって同じBSを履いたとき、どんなパフォーマンスを見せるのかに注目だ。

2020年 国内ストーブリーグ 51席の謎解き GT500 SUPER FORMULA



山本／牧野組が実現した場合、山本が自身より年齢の若いドライバーと組むのは初めてのこと。ホンダのエースには王座奪還という重圧に加えて、若手の速さを生かし、チームを引っ張るリーダーシップが求められる。

#8 ARTA



M.Hirata
野尻智紀



Y.Yoshimi
伊沢拓也


Y.Yoshimi
福住仁嶺


M.Atsuta
松下信治

#17 KEIHIN REAL RACING

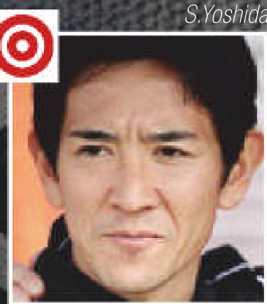


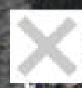
T.Ogasawara
塚越広大



T.Ogasawara
ベルトラン・バゲット

#16 TEAM MUGEN



S.Yoshida
武藤英紀



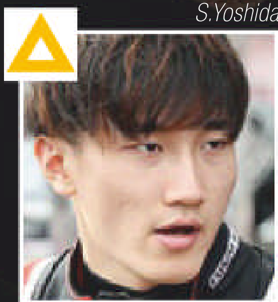
T.Ogasawara
中嶋大祐

OUT

#64 Modulo Nakajima Racing



M.Hirata
ナレイン・カーティケヤン

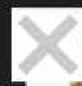
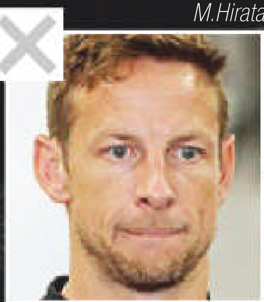


S.Yoshida
牧野任祐


M.Hirata
大津弘樹

#100 TEAM KUNIMITSU



S.Yoshida
山本尚貴



M.Hirata
ジェンソン・バトン

OUT

となるかもしれない。

同様に8号車のARTAもホンダにとって重責を担う1台だ。今季は野尻智紀、伊沢拓也というコンビで挑んだものの、ブリヂストンを履くNSX勢3台のなかで最下位となるランキング10位に甘んじた。名手・伊沢がレース中に単独スピンを喫する場面が多かったことから考えれば、"リヤが軽め"のセッティングでも乗りこなせるドライバーと組ませたい。そこで候補に挙げられるのが参戦1年目にしてGT300チャンピオンに輝いた福住仁嶺だ。ARTAの鈴木亜久里監督はかねてより「仁嶺のスピードセンスは抜群」と太鼓判を押してきた。タイトルを獲得したGT300のNSX GT3では、高木真一がオーバーステアに感じるクルマを難なく乗りこなして速いタイムを刻み続けた。もし、野尻／福住というコンビが誕生すればライバル陣営にとって厄介な1台が増えることになる。

ナカジマレーシングに関しては特別交流戦レース2で優勝を飾った直後のナレイン・カーティケヤンが近い関係者に漏らしていた言葉が気にかかる。「有終の美を飾ることができた」というカーティケヤンの言葉の意味を額面どおり受け取ると、大祐と同様に「GT500を降りる決意」と考えられる。もしも、これが事実であれば牧野とカーティケヤンのふたりが同時にナカジマレーシングを離れることとなりチームとしては大きな痛手だ。ダンロップタイヤ開発の観点からしても、その穴を埋めるためには経験豊富でフィードバック能力に長けたドライバーが新たに必要になる。そうなると真っ先に考えられるのは、やはりベテランの伊沢だろう。また、ヨコハマタイヤで走るチーム無限は、武藤英紀がヨコハマタイヤ開発を継続していくはずで、ベテランの経験が活かされるかたちとなる。伊沢、武藤をエースとした2台のチームメイトにはそれぞれ大津弘樹や大湯都史樹といった若手を組ませるのか、欧州から帰国する可能性のある松下信治を乗せるのか。

場合によっては、ホンダエンジンを搭載してスーパーフォーミュラを戦う外国人ドライバーも選択肢に考えられるだろう。ニッサンと取り合いというかたちになるかもしれないが、ルーカス・アウアーもその候補に挙げられる。同様のロジックでいけば、本来はアレックス・パロウこそが大本命のはずだが、残念ながらパロウは来季活動の場をアメリカに求めているようだ（関連記事は10〜13ページ）。

なぜ、あれだけのスピードセンスを持つパロウをホンダ陣営は獲りに行かなかったのか？ 獲得に向けて実際に動いていたと言われるレクサス陣営の関係者も首を傾げる。

「雇う立場から言えばあれほど"お買い得"なドライバーはいない。契約金以上のリターンは間違いなく見込めるんですけどね……」

ホンダ陣営が、みすみすパロウを手放した理由は誰にも分からない。立場も、メーカーも、そして多くのファンにとって謎は深まるばかりで、間違いなく、このシーズンオフ最大のミステリーと言えるだろう。

S.Suzuki

S.Kusakai

2020年
国内ストーブリーグ
51席の謎解き
GT500
SUPER FORMULA

「チーム再編の波」と「パロウロス」

SFストーブリーグを読み解く ふたつのキーワード

2020年のスーパーフォーミュラには、チーム再編の波が押し寄せる。10月末の段階でいち早く正式発表を行なったのはスリーボンドだ。今年までは全日本F3を主戦場としてきた同チームだが、来年からはSFへとステップアップ参戦することになった。オペレーションは14年途中から16年までSFを戦っていたドラゴコルセが担い、エントラント名は「スリーボンド ドラゴコルセ」。道上龍がチーム代表と監督を務める。12月4〜5日に行なわれた合同テスト・ルーキードライバーテストのピットでは、伊与木仁エンジニアの姿も確認でき、全日本F3を戦っていた体制をベースとしたチーム構成であることがうかがえた。

また、これまで孤軍奮闘の1台体制で挑んでいたKCMGの小林可夢偉は同テストで国本雄資と1台をシェア。スーパーGTとDTMの特別交流戦でBMW陣営から参戦していたときの可夢偉は「3台で情報を共有しながら週末を戦うので、データ量が圧倒的に多い。逆に言えばSFを1台で戦っていることの厳しさも分かった」と語っていた。国内に復帰してからいまだ勝ち星がない可夢偉の窮状を知れば、来季のKCMGが2台体制で臨んできたとしても不思議ではない。

1チームあたりの参戦台数という目線で同テスト時のパドックを眺めると

Text : auto sport
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
佐藤正勝（Masakatsu Sato）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）
TOYOTA／日本フォーミュラスリー協会（Japanese Formula 3 Association）／FIA F2

SUPER FORMULA

GT500と同様にチームルマンとセルモの距離感が気になった（関連記事は4〜5ページ）。ある関係者は、その様子を「まるでセルモの3台体制」と表現するほどだった。もしかすると、来季のセルモはSFに3台体制で挑んでくるかもしれない。ちなみに、05年から09年までの5シーズンはインパルが3〜4台体制で臨み、圧倒的なデータ量を武器にシーズンを席巻していた。05〜08年までは4年連続してドライバーとチームのダブルチャンピオンに輝き、そのうち05〜07年の3年間はドライバーランキング1・2位を独占するほどの強さだった。もし、セルモが3台体制で臨んできたら、ドライバーは今季レギュラーの石浦宏明、坪井翔のふたりに加えて、大嶋和也というラインアップが妥当だろう。

また、SFではエンジニアの能力が勝敗におよぼす影響も少なくない。合同テスト・ルーキードライバーテストでもっとも目を引いたのはKONDOレーシングで走る山下健太に、阿部和也エンジニアがついていたことだ。阿部エンジニアと言えば今季のGT500チャンピオンエンジニアであり、山本尚貴と組んで二度のSFタイトルを獲得した実績を持つ。このふたりの組み合わせが来季の実戦でも実現するなら台風の目となることは間違いない。

さらに山下のチームメイトはGT500をトヨタ陣営で戦うサッシャ・フェネストラズが濃厚で、そのエンジニアは国内トップの実力を持つ田中耕太郎エンジニアが務めるはず。昨年、チームタイトルを獲得したKONDOレーシングは山下車、フェネストラズ車の2台ともにスキはなく、悲願のドライバータイトル獲得を見据えた体制だ。

なぜパロウを逃したか？

このストーブリーグで、もっとも注目を集めているのがアレックス・パロウの動向だ。今年、ルーキーとは思えぬ驚きのスピードを見せたことで、国内ではトヨタ、ニッサンの両陣営からもGT500の誘いがあったと言われている。しかし、結論を先に言えば、来季のパロウは日本にとどまらず、アメリカでインディカーシリーズに参戦する可能性が出てきた。

米国ではすでに取りざたされているが、デイル・コインレーシングがセバスチャン・ブルデイの代わりとして、ベテランのジェームス・ヒンチクリフ、今季FIA F2でシリーズ4位につけた実力派のセルジオ・セッテ・カマラ、そして我らがアレックス・パロウの3名を候補に挙げているのだ。デイル・コインといえば現在は3強に次いで"セカンドグループのトップ"を争うチームであり、佐藤琢磨が所属するレイホール・レターマン・ラニガンなどと同格にある。琢磨の成績を見れば分かるとおり、それはつまり「勝てる」レベルにあるチームということだ。以前、本誌のインタビューでパロウは「インディを戦うことが夢」と語っていただけに、彼は夢に近づけたことになる。日本のファンにとっては寂しいが、彼の実力がアメリカでも認められたことを素直に喜び、応援したいところだ（関連ページは48ページ）。



T.Moriyama



KCMGに移籍して今年が３年目となった可夢偉。来年は２台体制での参戦が実現するか？もし、実現した場合、可夢偉のSF初優勝に大きく近づく。

KONDO RACINGからルーキーテストに参戦したサッシャ。初日が総合６番手、二日目が総合18番手という結果に。自身初のビッグフォーミュラだがまずまずの走り出しか。

T.Moriyama

T.Moriyama

◎…… 最有力　○…… 有力　△…… ウワサあり　×…… アウト　?…… ナゾ

※注釈：チーム名は2019年に準じています。

KONDO RACING
#3 ◎ 山下健太 (K.Kobayashi)
#4 △ 国本雄資 (K.Kobayashi) → carrozzeria Team KCMG

carrozzeria Team KCMG
#18 ◎ 小林可夢偉 (S.Kusakai)
#47? ???

VANTELIN TEAM TOM'S
#36 ○ 中嶋一貴 (TOYOTA)
#1 ◎ ニック・キャシディ (T.Ogasawara)

○ サッシャ・フェネストラズ (K.Kobayashi) → KONDO RACING

△ 中山雄一 (S.Kusakai) → carrozzeria Team KCMG

△ 宮田莉朋 (JF3A) → VANTELIN TEAM TOM'S

ITOCHU ENEX TEAM IMPUL
#19 ◎ 関口雄飛 (S.Kusakai)
#20 ◎ 平川 亮 (S.Kusakai)

~~UOMO SUNOCO TEAM LEMANS~~

JMS P.MU/CERUMO INGING
#38 ◎ 石浦宏明 (TOYOTA)
#39 ◎ 坪井 翔 (T.Ogasawara)
#?? ○ 大嶋和也 (TOYOTA)

パロウを逃したホンダ陣営の采配は、今後複数年にわたる規模の損失

一方で、ホンダがパロウをつなぎ止められなかったことには疑問が残る。とくにSFはホンダエンジンを搭載するナカジマレーシングからのエントリーだったことを考えれば、早いうちから交渉を始めることでGT500の自陣営に引き込むことができたはずだ。国内だけでなく、アメリカでも認められるほどの実力を持つパロウを、なぜホンダはみすみす逃してしまったのか。その疑問には、あるレース関係者が推論をもって答えてくれた。

「レーシングカーを0・1秒速くするためにはそれなりの開発費が必要になる。たとえばそれをエンジンだけで稼ごうとすると（すでに開発もある程度進んでいるので）膨大な資金が必要になる。会社側の立場に立てば少しばかり契約金が高くても速いドライバーを雇い入れることで、あっという間にその開発費を浮かせることができるんです。レース界では基本中の基本となる考え方ですよね。若手の発掘・育成もやっているホンダさんなら分かると思いますが、パロウのようなドライバーを見つけて、あそこまで育てるためには莫大な投資が必要なわけですから」

では、なぜホンダは〝レースの基本〟からはずれて、わざわざ「支出がかさむ」もしくは「効率（かけたコストに対する成績）の悪い」決断＝パロウを手放すというジャッジを下したのか？

「〝お財布が違う〟のかもしれませんね。たとえば、開発費は本田技術研究所のＨＲＤ Ｓａｋｕｒａで、ドライバーとの契約金などは本田技研工業の青山本社側で管理していたなら合点はいき

SUPER FORMULA



二度のSFチャンピオンエンジニアでもある阿部エンジニアは、GT500でともにタイトルを獲得した山下と組むようだ。お互い１年間一緒にやってきただけあって息はピッタリ？

T.Moriyama



T.Moriyama



欧州の関係者によればARTで戦っていたニキータ・マゼピンが「F2でチームを作る」という噂がある。新チームとなれば経験を持つドライバーが必要なため松下に白羽の矢が立つか。

FIA F2

DOCOMO TEAM DANDELION RACING
- #5 ◎ 福住仁嶺 (S.Kusakai)
- #6 ◎ 山本尚貴 (M.Hirata)

NEW ThreeBond Drago CORSE
- #12 ???

TEAM MUGEN
- #15 ○ ユーリ・ビップス (T.Ogasawara)
- #16 ◎ 野尻智紀 (M.Sato)

シャルル・ミレッシ (JF3A) ？
松下信治 (FIA F2) ？
大津弘樹 (JF3A) ？ △
大湯都史樹 (JF3A) △

REAL RACING
- #17w ○ 塚越広大 (M.Sato)

B-Max Racing with motopark
- #50 ○ ルーカス・アウアー (M.Sato)
- #51 × ハリソン・ニューウェイ (M.Sato) → OUT

TCS NAKAJIMA RACING
- #64 × アレックス・パロウ (M.Hirata) → OUT
- #65 ◎ 牧野任祐 (M.Sato)

ます。そうするとジェンソン・バトンとの契約を打ち切って、若手で固めることで青山本社サイドのコストは減らせます。しかし、じつのところそれは目先のコストだけの話で、実際は同じ成績を得ようとした場合、真逆の選択なのですが。また忘れてはならないのは、それは自分たちの都合であることです。本来であれば応援してくれるファンを向いて活動しなければならないところを、会社の上層部や目先のコスト削減だけを注視してしまうと今回（パロウを逃す）のような事態に陥るわけです。研究所と青山本社を合わせた〝ホンダ全体〟として結局は大損してしまった。しかも、これは単年ではなく複数年にわたって関わってくることですから、今回の采配はホンダにとって数十億円規模の損失でしょう」

いずれにせよパロウを失ったホンダ勢は、再びラインアップを考え直すはずだ。テストを見る限りダンデライアン、チーム無限、リアルのほか、ナカジマレーシングの牧野任祐とB・MAXのルーカス・アウアーに変更はなさそう。残るシートはB・MAXの1台（今季のニューウェイ車）、ナカジマレーシングの1台（同パロウ車）、スリーボンドの1台という計3席で、そこを大津弘樹、大湯都史樹、シャルル・ミレッシ、そして松下信治らが争うかたちか？　そのなかで最大のポイントは松下の動きだ。現在、FIA F2の3チームから来季のオファーを受けている松下が（関連記事は77ページ）どのような判断を下すか。そこが確定すれば全51席の謎は、すべて解ける。

"異なるアプローチ"

DTMか、「エアロ」か。

特別交流戦は成功をおさめたが不思議な疑問も残った——
スーパーGTとDTMは同じようなマシンであるにもかかわらず
なぜあそこまでパフォーマンスの差が生まれたのだろうか



DTMホッケンハイム戦での惨敗を経ての二連勝。富士スピードウェイで開催された特別交流戦で、GT500車両が完勝をおさめたことにより、スーパーGT関係者は溜飲を下げた。日本のマシンが、テクノロジーレベルが、欧州に劣っていないことが結果で証明されたからだ。

しかし、富士で取材を進めるなかで、そもそも比較をすること自体がナンセンスなのではないかと思うようになっていった。同じ楕円形のボールを使う球技でも、ラグビーとアメリカンフットボールがまったく別のスポーツであるように、スーパーGTとDTMも、本来は同列で比べるべきレースではない。同じ「Class1規定」に基づいたクルマによる戦いであるにせよだ。

「完全に別カテゴリーです。ルールを一緒にしないとはじまらないというのが本音です。同じようなクルマを使っていても、日本のレースのやり方と、DTMではまったくまったく違うと思いました」と、BMWのゲストドライバーとして特別交流戦に参戦した小林可夢偉は言う。スーパーGTを1シーズン経験した可夢偉だけに、その言葉には重みがある。

マシンレギュレーションの違いは、富士の長いストレートで浮き彫りとなった。DTM車両を軽々とオーバーテイクしていくスーパーGT車両。最高速だけを見れば高い数字を刻んだDTM車両もあったが、それはウイングを寝かしたり、スリップストリームを使ったことで得た瞬間最大風速的なパフォーマンスであり、総じてスーパーG

Text & Photo : 古賀敬介（Keisuke Koga）　Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／益田和久（Kazuhisa Masuda）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）

Dream Race Analysis

特別交流戦で見えた

SUPER GT 頼れるのは「腕」



N.Mitsuhashi

T勢のほうが速かった。各陣営のドライバーの証言をもとに並べるならば、ホンダNSX、レクサスLC500、アウディRS5、BMWM4、ニッサンGT-Rという順番になる。

「スーパーGTはプレチャン（プレチャンバーイグニション）を使っているが、我々は規則で禁じられている。それによるパフォーマンスの違いが大きく響いた」と、アウディスポーツのDTM技術リーダーであるアンドレアス・ルースは言う。

また、富士では使用が禁じられたDRSやプッシュ・トゥ・パスの使用を前提としたファイナルギヤ設定になっていたことも、最高速の伸びに影響をおよぼしたようだ。

GT-RのストレートパフォーマンスがDTM勢にも劣ったのは、日本勢で唯一プレチャンを採用していないからだと、とあるドライバーは肩を落とした。2ℓ直噴4気筒ターボ導入初年度のDTM車両に直線で離されたことが、よほどショックだったのだろう。

メカニカルグリップ重視の理由

エンジンと並んで大きな差があったのは、エアロダイナミクスだ。今季のDTM車両はClass1規定に完全準拠しているが、スーパーGT車両は依然空力の開発自由が高く、両車のダウンフォースレベルには埋め難い差がある。DTMは18年モデルから共通空力コンセプトを採用し、空力開発競争に終止符を打った。その理由はコストの削減と、接近戦を実現するためだ。

ダウンフォースレベルを下げれば後



K.Koga

BMW **M4 DTM**



K.Koga

Audi **RS 5 DTM**

続車へのタービュランスの影響が小さくなり、超接近戦が可能となる。もちろん、スーパーGTでも素晴らしいバトルが繰り広げられ、最終戦もてぎでの山下健太と関口雄飛の激しい戦いはまだ記憶に新しい。しかし山下は「あのときはトラフィックがあったからで、なかったらたぶん抜けなかった。実際、今回（特別交流戦）は関口選手を抜けませんでした」と、その難しさを語る。特別交流戦に出場した他のドライバーも「レクサスの後ろにつくとフロントのダウンフォースがなくなる」と証言していた。

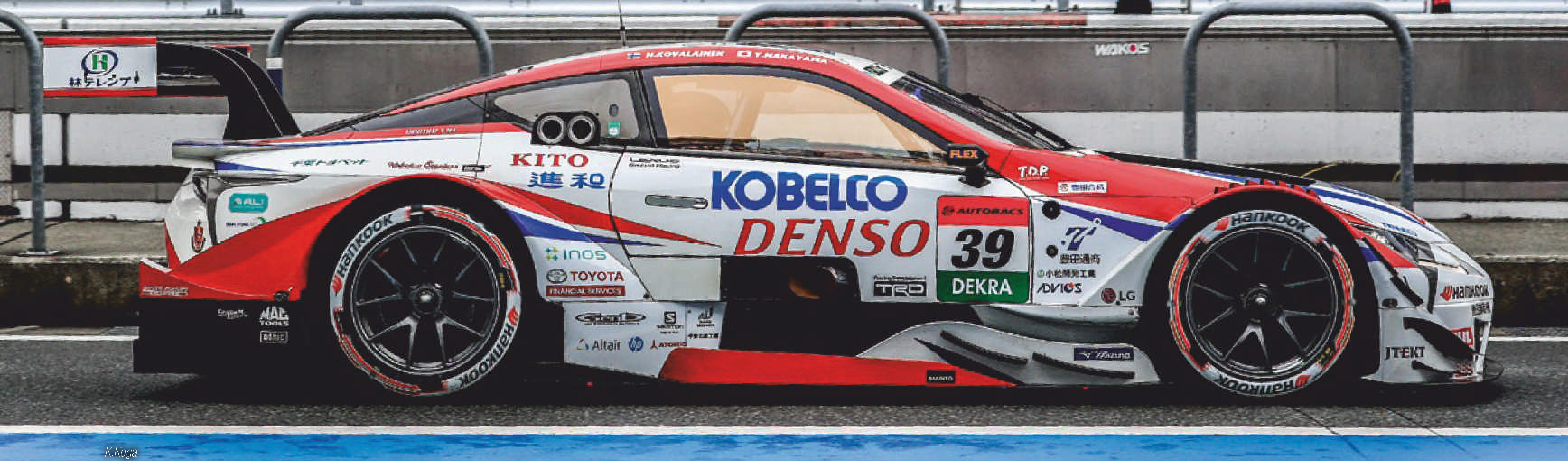
つまり、DTMはクルマの空力依然度を下げることで、バトルの機会を増やそうとしているのだ。さらに言えば、DRS、プッシュ・トゥ・パス、ワンメイクタイヤ、2列並走のインディスタートも、緊張感のある競い合いを生み出すための施策である。対するスーパーGTは、依然デザインライン下等の空力開発が許されており、DTM車両よりもダウンフォースがかなり大きい。エンジンと空力の両面で有利な規則となっているのだから、可夢偉が別カテゴリーだと感じたのも無理はない。そう考えれば、富士であれほど面白いレースが展開されたのは、望外の結果と言える。

ダウンフォースレベルの違いは、タイヤのデグラデーションにも大きな影響をおよぼした。ハンコックタイヤは、全般的にデグラデーションが大きかったが、ダウンフォースでタイヤのスライドを抑えられるスーパーGT車両は、まだその落ちが穏やかだったようだ。

「我々も17年までは開発できる範囲が広く、空力に関しては現在のスーパーGTに近い仕様だった。充分なダウンフォースを得るべく車高を低く設定し、車体をフラットに保つために足まわりは硬めに設定していた。しかし、現在の共通空力規則が採用されてダウンフォースレベルが20〜30％低下し、クルマの開発フィロソフィーを大きく変える必要が生じた。空力によってグリップを引き出すことが難しくなり、メカニカルグリップを重視するクルマづくりにシフトするしかなかった。具体的には荷重移動を増やすために足まわりをかなり軟らかくした」とルース。

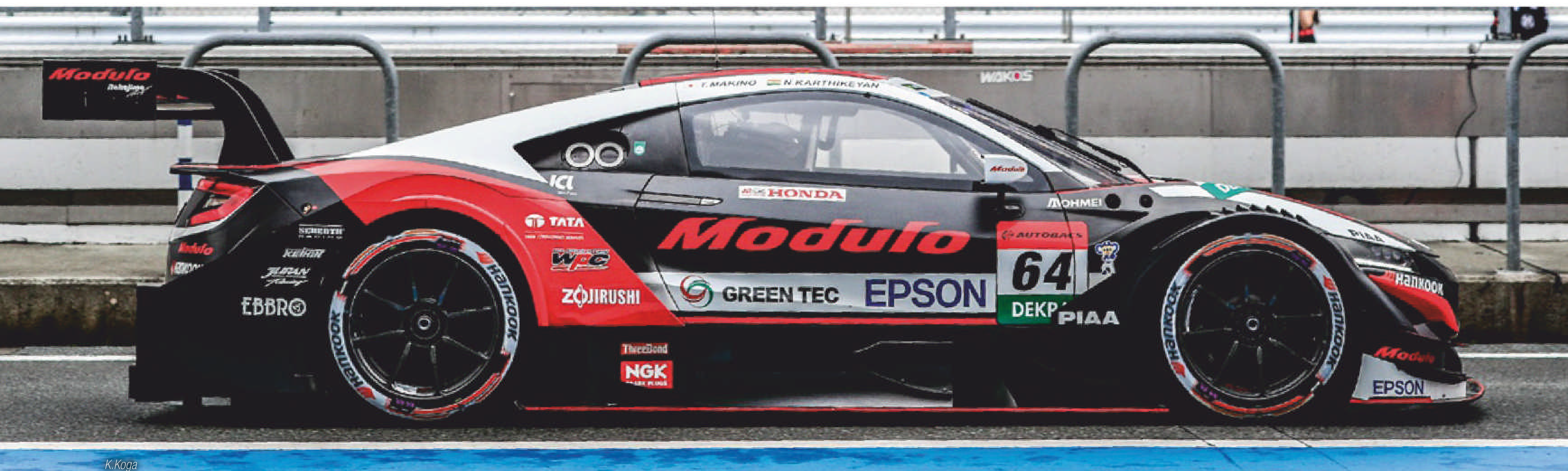
サスペンションをソフトにすると、より多くのサスペンションストロークが必要となり、そのためには車高を上げる必要がある。ホッケンハイムに遠征したスーパーGTの関係者はDTMマシンの車高の高さに驚いたというが、富士でも走りはじめは相当高く、レーキアングルもかなりついていた。

「DTMでは、日本ほどトラックリミットが厳格ではないことも車高を上げるメリットのひとつだ。縁石をまたいでのバトルが多く、タイヤが縁石に乗ってもきちんとトラクションをかけることができるからね」とルース。今回の富士でも、普段のスーパーGTではなかなか見られないような、激しい押し合いが随所で見られた。トラックリミットや接触に関する規定がDTM基準だったこともあるが、ああいった接触上等の戦いでは、縁石を考慮したセッティングも有効に違いない。DTMにおいて、何よりも最優先されるべき



K.Koga

LEXUS **LC500**



K.Koga

HONDA **NSX-GT**



K.Koga

NISSAN **GT-R NISMO**

車高を実測したわけではないためあくまで参考ではあるが、特別交流戦での全５メーカーを真横から比較すると、各車の違いが見えてくる。DTM勢はかなりレーキをつけている。スーパーGT勢でより“DTM方向”に近いのが、レクサスか。興味深いのがNSX勢でレクサスほどの大胆なレーキ角は見られないが、モデューロNSXは週末をとおして調子が良かった。通常のシリーズ戦では見られないほど車高は高い。

は、"バトル"なのだ。

　FRとなる次期NSXの車体開発も担当する、ホンダの徃西友宏エンジニアによれば、DTM車両とスーパーGT車両では、サスペンションの使っている領域がかなり大きく違うという。

「来年からはサスペンションもDTMとほぼ共通部品になりますが、トーションバーに関していうと、我々からすると相当軟らかいレンジの設定しかないんです。ワンメイクタイヤの性能を引き出すためだと思いますが、アンチロールバーの調整幅も少なく、来年はそれに合わせてタイヤやクルマを作っていかなければならないでしょう」



ニッサン勢はレクサス、ホンダとは対照的に富士でもDTM勢の後塵を拝した。もちろんハンコックタイヤへの合わせ込みや内圧設定に苦戦したという背景はあるが、約1.5kmのストレートでエンジンのデメリットが露呈した。
K.Masuda

感覚で感じるタイヤの状態

　ハンコックのワンメイクタイヤも、DTMのクルマづくりに大きな影響を与えている。

「ハンコックはかなりクセのあるタイヤだ。充分なグリップがあるのはストレートでの加減速時のみで、横方向のグリップは高くない。とくに、ブレーキングしながらのターンインや、ステアリングを切った状態での加速など、荷重が前後と左右で重なるときのグリップは非常に悪い。だから、それを前提としたクルマのセッティングや、ドライビングが求められる」とルース。

感じるんだよ、クルマを。自分の感覚を研ぎ澄ましてね

「しかし、それは決して悪いことではない。ワンメイクタイヤはあらゆるサーキットで機能しなくてはならないし、温度域に関しても5〜40度までカバーする必要がある。その点、ハンコックは良い仕事をしていると思う」

　ホッケンハイムでのスーパーGT勢は、タイヤの発動と内圧管理に翻弄された。DTMの決勝では、ドライの場合スタート時の温度に応じた最低内圧が規則で決められており、グリッドではオフィシャルのチェック後に封印され、変更することができない。それもまたイコールコンディションを実現するための施策だが、ハンコックタイヤとホッケンハイムの経験がなきに等しかったスーパーGT勢が、限られた時間で適正内圧を見極められなかったのは、当然といえば当然だろう。DTM勢にしても、富士では木曜日のテストでアウディにバーストが多発するなど、普段と違う使用条件でのハンコックに手を焼いていた。

　いずれにしても、タイヤの総合的なグリップレベルがスーパーGTのマルチメイクタイヤよりも低く、そのうえで空力による路面への押しつけもあまり期待できないとなれば、やはりボディを動かしてメカニカルグリップを得るしかない。また、エアボリュームの微妙な調整が大きな差につながるため、内圧の管理とジオメトリーの設定が大きな鍵を握る。クルマに合わせてタイヤの構造やコンパウンドまで変えていくスーパーGTと比べると、地味な作業ではあるが、そのぶん限定されたエリアにおけるデータ量は膨大で、奥深い開発がなされていると言える。

　また、ホッケンハイムではタイヤの過度な内圧上昇にもスーパーGT勢は悩まされた。DTM勢はうまく抑え込んでいたが、それはブレーキの前後バランスをコクピット内から適宜変更し、ブレーキの過熱による内圧の上昇をコントロールするという対策も効いていたようだ。また、DTM車両はブレーキにウォータークーリングシステムを装備するなど、ブレーキ温度上昇に伴う内圧増加の防止に力が注がれている。

　ところが、だ。そのブレーキ温度や、タイヤの内圧をDTMドライバーがレース中に知る術はない。規則により、コクピット内にメーターで表示することが禁止されているからだ。

「僕らのクルマには、ブレーキ温度センサーもタイヤ温度センサーもないんです。だから、走っていて何のインフォメーションもない。ブレーキ温度に


タイヤ内圧は、決勝レース直前にオフィシャルが一台ずつ測定する。今年の交流戦ではこの内圧が勝負に大きな影響をおよぼした。だが、来季に向けてはデータ採りができたという意味でポジティブに捉えるべきか。
S.Yoshida



M.Hirata
久しぶりに国内で走る姿を見せたデュバル。日本のサーキットを熟知しているうえに、DTMに参戦している経験値も結果に現れていた。来季は国内復帰の噂もあり、もしそうなれば強い味方になることは必至。（関連記事P.6〜7）

関しては、ピットインのたびにサーモペイントでチェックして『まだ上がらない、もう少し（ダクトを）閉じてみよう』とか繰り返しやるしかない。そういう意味では、初めて乗るドライバーにとっては見極めが難しく、かなり不利でしたね」と可夢偉。

　では、ドライバーたちは一体どうやってブレーキ温度やタイヤの内圧変化を知るのだろうか。久々の日本のレースで、大きな見せ場を作ったアウディのロイック・デュバルは言う。

「感じるんだよ、クルマを。自分の感覚を研ぎ澄ましてね」

　無線交信も制限されているなど、できる限りデータをシャットダウンし、ドライバーに己の感覚だけを頼りに戦わせようという意図が、随所に感じられる。技術至上主義というイメージを抱きがちなドイツ自動車産業において、DTMはかなりプリミティブなモータースポーツだと言えるが、より広い視点で見れば、何よりもドライバーの技術と感覚を重視する姿勢は、人間中心のアプローチであるとも言える。

　金曜日の富士は大雨に見舞われ、フリープラクティスはウエットコンディションでの走行となった。その2回目、DTM王者のレネ・ラストは少ない周回数のなかで驚くべきベストタイムを刻んだ。スーパーGT車両がタイヤの発動に苦しみ、挙動を乱していたのとは対照的に、ラストのアウディはグリップが終始安定していた。もちろん、アウディ陣営が内圧の設定など、ハンコックのウエットタイヤの使い方を熟知していたことは言うまでもない。しかし、ラストの走りはタイヤが完全に発動する以前から非常に安定していた。

「アウディのエンジニアに、どうしたらウエットで速く走ることができるのかと聞いたら、ドライバーが自信を持ってスロットルを踏めるようにすることだと答えた。たとえタイヤが完全に発動していない状況でもね。それを聞いて納得しました」とは、レース1で山本尚貴を表彰台に導いたチーム国光の伊与木仁エンジニア。

「ドライバーズレースなんですよ、DTMは。もちろんスーパーGTもドライバーのレースだけど、メーカーが覇権を争うテクニカルな色も強い」

　空力やタイヤの開発を制限することで、DTMはクルマのパフォーマンスをあえて落とした。その結果イコールコンディション化が大きく進み、ドライバーの「ウデの差」がより見えやすいレースになった。スーパーGTにおいてタイヤのワンメイク化は難しいだろうが、エアロだけでも完全にClass1規定に合致させれば、いまよりもさらにエキサイティングなレースが展開されるのではないだろうか。



今回、スーパーGT勢のライバルとしてBMWのステアリングを握った可夢偉。F1経験も持つ可夢偉だが、ドライバーが知り得る情報が少ないというDTMマシンは、すぐに乗りこなせるほど甘くはなかったようだ。

K.Masuda

amilton

“最強”まで、あとひとつ。

[独占インタビュー] ルイス・ハミルトン



2019 Formula One WORLD CHAMPION

Lewis H

「ずっと激しいバトルをしてきた。これからも変わらない」

2019年、6度目のタイトルを決めたルイス・ハミルトン
あの偉大なるミハエル・シューマッハーの記録も射程圏内に収めた
現役最強から史上最強へ、あとひとつと迫った
新チャンピオンの、その心境に迫る

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Photo：ダレン・ヒース（Darren Heath）
ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）
Sutton（pro.sutton-images.com）／XPB／LAT
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）

V.Rys

今季、ルイス・ハミルトンは過去最高のシーズンを送り、自身6度目のF1ワールドチャンピオンの座についた。開幕直後こそ、チームメイトのバルテリ・ボッタスの力強いパフォーマンスに脅かされたものの、ハミルトンもすぐに反撃に転じ、夏休み前にはメルセデスのエースの地位を確かなものにした。また、休み明けと同時にフェラーリが長足の進歩を示すと、ハミルトンはもはや最速ではないマシンで見事なレースを展開し、さらに勝ち星を積み重ねた。不可能と思われた戦略をも機能させる彼のドライビングは、マックス・フェルスタッペンやシャルル・ルクレールをはじめとする若い世代に対し、まだ道を譲るつもりはないことを示すものだった。

いまや彼が世界最高のドライバーであり、歴史上最も優れたドライバーのひとりであることに、異論を唱える者はいない。事実、ハミルトンの過去6シーズンの成績は輝かしいものであり、誰にも手が届かないと思われていたミハエル・シューマッハーの記録さえ、射程距離内に見えてきた。2020年シーズンの終わりには、ミハエルの7度の世界タイトルという記録に肩を並べ、その過程で通算91勝を上回っている可能性があるのだ。

ただ、ハミルトン自身は、かねてから数字を塗り替えることが最終目標ではないと述べており、シューマッハーの記録に迫りつつあることは意識しながらも、記録更新について考えるのは時期尚早と語るにとどめた。

来年ミハエルに並べるかは分からない

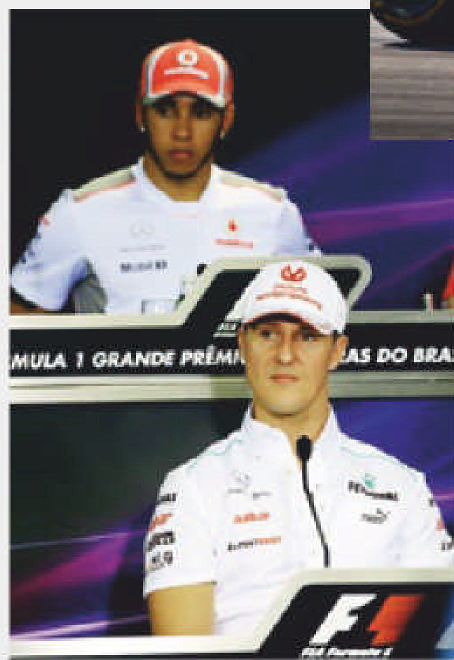
――1年前にインタビューをしたとき、あなたは自身のチャンレンジを山登りに例えて、ミハエル・シューマッハーの記録はエベレストだと言いました。その例えで言えば、現在地はベースキャンプ1か2あたりでしょうか、それともすでに頂上が見えているのでしょうか？

LH：そんなこと言った？　記憶にないんだけど……。まあ、僕としては、今年もすごく長いシーズンだったし、まだ頂上なんて見えていないと思う。今はただ、

［ 独占インタビュー ］ 2019 Formula One WORLD CHAMPION

Lewis Hamilton


LAT



Sutton

シューマッハーが41歳で4年ぶりに復帰を決めたのが2010年。その年ハミルトンはマクラーレンに所属してタイトル争いを繰り広げていた。シューマッハーは、残念ながら過去の強さを取り戻すことなく、ふたりがコース上で交わることは少なかった。両者が全盛期に激突していたならば、どんな戦いを繰り広げていたのだろうか。

幸運にも6度目のタイトルを勝ち獲れたこと、そして今年もまた戦う機会を与えられたことに心から感謝している。この先どうなるかなんて、誰にも分からないんだ。あるいは、こう言ってもいい。僕としては、とにかく今この瞬間を大切にしたいし、遠い先のことを本気で考えようとは思わない、とね。

――ですが、7度目のタイトルは、もうそう遠くはありませんよね？

LH：今のところは、はるか遠い先のように感じるよ。そうならないことを願うけどね（笑）。

――そしてあと7勝で、シューマッハーのグランプリ通算91勝に並びます。これは2020年の達成可能な目標と考えられるのではありませんか？

LH：さあ、どうだろう。グランプリで7勝することが簡単だなんて言えない。キャリア全体で7勝に届かないドライバーも大勢いる。もちろん、僕は1年に7勝以上したことがあるけど、2020年に僕らがどれほどの競争力を持つかは、誰にも分からないからね。フェラーリがさらに力をつけてくるのは間違いないだろうし、レッドブル・ホンダもいまやトップ2チームと同じくらい速い。それに僕のチームメイトも、ものすごく手強いよ。来年もレースで勝ち、タイトルを争いたいと思っていることは言うまでもない。でも、ミハエルの7回のタイトルと91勝に並ぶつもりで、2020年シーズンを迎えようと思ってはいない。まず最初のレースで勝ち、それが終わったら2戦目で勝ち、そうすることで自分をタイトルを争える位置に置きたいと考えるつもりだ。ともあれ現時点では、まだずっと先のことのように思えるし、2020年に気持ちを向ける前に、しばらくは今年の成功を噛みしめたい。

――すでに多大な成功を収めたあなたは、何を最大のモチベーションとしているのですか？　さらに多くの優勝とタイトルを積み重ねることでしょうか、それとも新世代のドライバーたちに勝つことでしょうか？

「ミハエルの記録に並ぶつもりで来季を迎えようとは思っていない まずは最初のレースで勝つこと」

LH：これ以上のモチベーションは必要ないし、数字がモチベーションになるわけでもない。このスポーツでは、すべての週末が新たな経験だ。すでに知っているサーキットでも、毎年クルマは違うしタイヤも違っていて、路面が舗装し直されたりもする。そして、クルマもすごくイイ感じだったり、優しかったりするときもあれば、ひどく苦労させられるときもあって、いつも同じということはない。実際、今年はこのクルマに苦労させられることがとても多かったんだ。これまでのベストシーズンではあったものの、決して完璧ではなかった。というか、完璧なんてありえないし、改善できる部分は必ずどこかにあって、チームと一緒にそれに取り組むことを楽しんでいる。彼らと仕事をして、同じ部屋で過ごす。そして、互いにプッシュしあい、頼りあって、誰かが落ち込んでいたら、みんなで元気づけたりもするのが楽しいんだ。

久しぶりに見た黒白旗

――今年のモンツァでは、ルクレールのコース上でのマナーについて、不満を述べていましたね。また、過去にはフェルスタッペンに対して、同様の意見を口にしたこともありました。F1に来たばかりの若手は、いつかはあなたに取って代わろうと考え、ターゲットにしていると思いますか？

LH：ああ、彼らはそうは言わないだろうけど、誰でも若いときにはそう思っているものだ。実際、僕も以前はそんな感じで、フェルナンド（アロンソ）を相手に争い、そしてターゲットにしていた。だけど、彼らはすごくいい仕事をしているよ。言うまでもなく、彼らは僕たちとは全然違うバックグラウンドを持ち、違う時代に下位カテゴリーで育ってきて、ドライビングも違う。時代によってルールの線引きが違うからで、結果として、昔よりアグレッシブなやり方が彼らにとっては普通なんだ。だから、彼らはブレーキング中に平気でラインを変えたりする。それは僕らの時代には絶対に許されないことだったが、彼らは今まで何の罰も受けずに来て、F1でも罰を受けていない。そうして、以前は許されなかったことが、許されるようになったんだ。最近は黒白旗が出されることが時々あるけど、あんな旗はもう何年も見ていなかった。少なくとも、僕がF1に来てからは、ずっと見たことがなかったよ。カート時代にはあったけどね。そう考えると、こうして基準が変わってきたのは興味深いことだ。さらに言えば、長年F1を導いてきたチャーリー（ホワイティング）から、新しいトップへの代替わりもあった。それも環境の変化だ。僕自身は、どんなことにでもダイナミックに適応できるし、どんな相手ともレースはできる。少しも苦にはならないよ。今は何が許されるのかが分かれば、それで充分だ。

――激しいバトルを歓迎するということ

LAT

モンツァのパルクフェルメで、２勝目をあげたルクレールを祝福するハミルトン。だが第２シケインの進入でルクレールに幅寄せされてコース外に出るはめになったことに関しては（ルクレールに黒白旗提示）、「彼とふたりで話したい」と憤りを見せた。

今季のモナコで、ハミルトンのインを強引に差してきたフェルスタッペン。両車は接触してしまうが、幸い大きなダメージには至らず、ハミルトンは優勝。フェルスタッペンは４位に終わったが、「全力を尽くしたし、楽しかった」と語った。

Sutton



D.Heath

ですか？

LH：これまでも、ずっと激しく戦ってきたのだから、何も変わらない。ライバルを相手にレースをしていれば、そうなるのが当たり前だ。セブ（ベッテル）とレースをするときには、彼も激しいけれどフェアだ。他のドライバー、たとえばキミ（ライコネン）などにしても、やはり激しいと同時にフェアだし、バルテリについてもまったく同じことが言える。だが、新世代のドライバーはやり方が違うんだ。いずれにしても、手強い相手ではあるけどね。今後さらに多くの若い世代とレースをするのを楽しみにしているよ。

——来季はグリッドの約半分が、24歳以下のドライバーになります。この新しい世代は、久しく見られなかったほどの豊作で、粒揃いなのでしょうか？

LH：僕が思うに、ひとつの世代には2～3人のいいドライバーが集まっていることが多い。たとえば、僕の世代で言えば、若い頃のアルバロ・パレンテがいて、ニコ・ロズベルグとロバート・クビサがいた。これまで戦ってきたなかでも、ロバートが最高のドライバーのひとりだったのは間違いない。彼は確実なポテンシャルを持ちながら、不幸な出来事もあって、F1ではそれに相応しい結果を残せなかった。この世代の後には、しばらく不作の時代があって、その次に来たのがダニエル（リカルド）とセブの世代だ。そして、再び空白の時期があった後に、フェルスタッペン、ランド（ノリス）、ルクレールが現れた。だから、おそらくまた少し間を置いて、彼らの次の世代が来るだろう。また別の話として、F1に来るべき優秀なドライバーがいても、何らかの理由で、残念ながら他のドライバーにシートを取られることもある。実際にシートを得たドライバーが、それに相応しい仕事をしたとは限らないが、それもこの世界では仕方のないことだ。

来年は6人のうち誰かがチャンピオン

——あなたはF1での1年目にしてタイ

勝率はシューマッハーを上回る

年	チーム	ランキング	参戦	優勝	PP
2007	マクラーレン	2	17	4	6
2008	マクラーレン	1	18	5	7
2009	マクラーレン	5	17	2	4
2010	マクラーレン	4	19	3	1
2011	マクラーレン	5	19	3	1
2012	マクラーレン	4	20	4	7
2013	メルセデス	4	19	1	5
2014	メルセデス	1	19	11	7
2015	メルセデス	1	19	10	11
2016	メルセデス	2	21	10	12
2017	メルセデス	1	20	9	11
2018	メルセデス	1	21	11	11
2019	メルセデス	1	21	11	5

メルセデス初年度こそ1勝どまりだったが、2年目以降は毎年10勝前後という荒稼ぎ。勝率は33%におよび、3回に1回は必ず勝っている。それはつまり、完走率が高いということでもある。今季全戦でポイントを獲得したのは、ハミルトンただひとりであった。圧倒的な強さとは対照的に、一発の速さは今シーズンは影を潜めた。年間5回のPPはメルセデス初年度と同じで、ボッタスと同数であり、ルクレールよりひとつ少なかった。

Lewis Hamilton ルイス・ハミルトン

- 国籍：イギリス
- 生年月日：1985年1月7日
- 身長／体重：174cm／66kg
- F1デビュー：2007年 第1戦オーストラリア
- 出走：250回
- 優勝：84回
- ポールポジション：88回

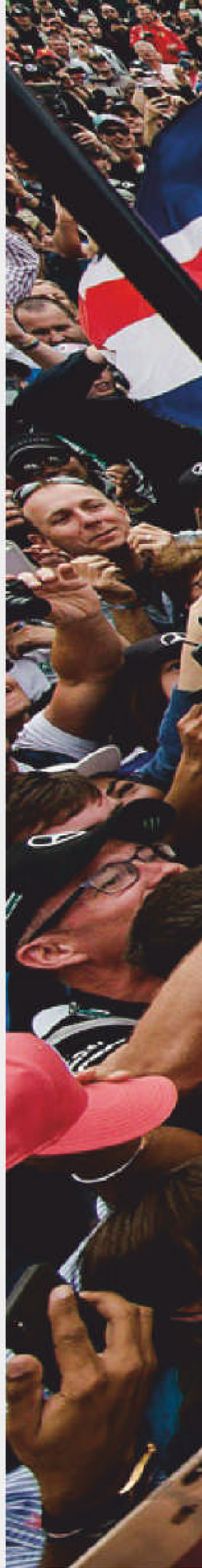
トルを争いました。フェルスタッペンとルクレールも、まだとても若いにもかかわらず、すでに優勝を経験しています。つまり、何歳でF1に来ようと、才能さえあればすぐに勝てるということなのでしょうか？

LH：概して言えば、優れたドライバーは、必ず頂点まで上がってくると思う。最近はチームの競争力に話が集中しがちだが、チームとしていい仕事をするには、やはり優秀なドライバーが必要だ。F1にいる連中はみんないいドライバーだ。でも、普通にいいドライバーと特に優れたドライバーの差はとても大きい。実際、そのギャップの大きさは、いまだに正しく理解されていないと思うよ。ともすれば、速いドライバーはいいクルマに恵まれているだけと思われがちで、F1というスポーツにそういう面があることは否定できない。ラケットが1本あればできる、テニスみたいな競技と違うのは確かだ。クルマを走らせるのはドライバーだけど、ピットストップやクルマの能力を最大限に引き出す役割を担うメカニックやエンジニアがいて、レースの週末ごとに全力で仕事をしてくれる。そういった意味で、これはチームスポーツなんだ。メルセデスには、僕が知る限りにおいて最高のチームスピリットがある。そして、その触媒になるのがドライバーであり、例えて言えばスパークプラグのようなものだ。火花が強いほど大きなパワーが出せる。ドライバーの能力について、見るべきところはそこだよ。

──ルクレールとフェルスタッペンは、どちらも今季優勝を飾っていますが、タイトルに挑むまでには至りませんでした。2020年により手強い存在になるのは、彼らのうちどちらだと思いますか？

LH：それは分からないよ。来年のオーストラリアGPが終わるまでは、見当さえつかないだろうね。ウインターテストの段階で、それぞれの新車の競争力について多少のヒントくらいは得られるけど、本当のところが明らかになるのは、メルボルンでの予選を終えた後のことだ。そして、シーズン中に3〜4勝をあげられることと、タイトルを争うことはまったく次元が違う話だ。選手権を勝ち獲るには、22戦のすべてで上位につけている必要があって、しかもつまらないミスはいっさい許されない。彼らはふたりともすごく速いし、チームから充分なサポートも得ているようだ。ただ、シャルルは、まずセブと戦って勝たなければならないし、今年誰もが見てきたように、それは簡単なことではないだろう。そしてマックスも、いよいよ彼に挑戦できるチームメイトと組むことになった。来年のアル

「普通にいいドライバーと特に優れたドライバーとの差は大きい そのギャップの大きさは正しく理解されていないと思う」



[独占インタビュー] 2019 Formula One WORLD CHAMPION

Lewis Hamilton

D.Heath

[独占インタビュー] 2019 Formula One WORLD CHAMPION

Lewis Hamilton

「メルセデスに来てから、これだけのものを作り上げるのに7年かかった本当に勝ち方を知っているこのチームに、僕はずっといたいと思っている」

ボンは、一段と手強い存在になると思うよ。おそらく、この4人に加えてバルテリと僕が、タイトル獲得を目指して2020年シーズンの開幕を迎え、その後は6人のなかで一番成績が安定していた者が抜け出すことになるだろう。

——いつもチームスピリットを強調していますが、バルテリが1位であなたが2位という順序のワン・ツーでも、自分が勝ったときと同じように満足することができますか？

LH：チームがワン・ツーでレースを終えれば、素晴らしい結果であることに変わりはない。チームが勝つのはいいことで、僕にとってはどちらでも同じことだ。正直に言って、自分が2位でも本気でうれしいよ。僕の仕事は、究極的にはチームに貢献することだ。そして、優勝だけが貢献ではなく、チームメイトに次いで2位でフィニッシュすることも重要な仕事になる。マクラーレン時代にも、フェルナンドが勝ったときに僕が2位に入るのは、チームメイトとしてやらねばならないことだった。つまり、互いにバックアップし合うという意味でね。もしバルテリが前にいれば、僕は彼をバックアップするし、その反対のケースもあるだろう。新しいドライバーを選ぶときには、それが決定的な要素のひとつにもなる。自分が勝てない場合でも、チームに貢献しようという気持ちを忘れず、最大限のポイントを持ち帰ることの意味を理解しているドライバーが欲しいからだ。その点で言うなら、どうして契約を切られないのか、理解に苦しむようなドライバーもいる。そういうやつを雇うチームは、トータルで考えれば、メルセデスが僕に払っている額より、ずっと多くの金額を費やしていることになると思うんだけど……。

——あなたがフェラーリで走るのを、ぜひとも見たいという人々がいます。ただ、彼らはもう12年も選手権から遠ざかっていて、アロンソやベッテルのようなドライバーでもタイトルを獲得できていません。それをチャレンジと受け止めて、あえてフェラーリでレースをしたいと思いますか？　あるいはネガティブな材料と見なして、移籍を思いとどまるのでしょうか？

LH：まず第一に、僕はあのふたりとは全然違うタイプのドライバーだ。違うやり方で仕事をして、状況を良い方向に変えられるという確かな自信がある。将来、フェラーリでドライブすることがあるかどうかは分からないし、現時点では、それが僕の目標というわけでもない。メルセデスに来てから、これだけのものを築き上げるのに7年かかった。そうしてチームとしても、僕にとっても、トト（ウォルフ）にとっても、あらゆることがうまく機能する組織を作り上げたんだ。それがどこのチームであれ、よそへ移籍したら、これと同じ雰囲気、同じ情熱、みんなが正しい方向へ進もうとするモチベーションを再現するには、また長い時間がかかるだろう。特に組織の規模が大きいと、正しい方向へ進めて行くのはなかなか難しいことなんだ。みんなそれぞれにエゴがあって、バックグラウンドや考え方も違っているからね。だけど、本当に勝ち方を知っているこのチームでは、そうした部分での軋轢はなく、僕自身もずっとここにいたいと思っている。僕が以前にいたチーム（マクラーレン）は、当時は全体のなかで2番手の地位にあって、いつも世界選手権に近いところにいたし、さらに多くのタイトルを獲得するポテンシャルを持っていた。そんなチームから、人数も少なくて、幸運に恵まれた2009年シーズン（ブラウンGP時代）を別とすれば、しばらく成功から見放されていたようなチームへ来たんだ。僕は成長していくチームの一員になりたかった。今後についても、成長の過程にあって前進しているチームに加わるチャンスがあるなら、前向きに考えたいと思う。もちろん、ごく近いうちにということではないけどね……。



XPB

上がメルセデス初年度、移籍後初優勝したときのもの。それから7年の歳月を経て、チームはF1界最強の組織へと進化した。そのなかで絶対的エースとして君臨するハミルトンの、2020年のライバルとなり得るのは、チームメイトのボッタスか、あるいはあの若いふたりなのか、それとも……。



XPB

黎明期のグループAからハイテク満載のITC三銃士――
さらにS-GT共通クラス1車両まで新旧のDTMマシンが一挙揃い踏み!

新旧DTMマシンのすべて 1984-2019

BMW M3 Sport Evolution
Mercedes Benz 190E 2.5-16 Evo II
Audi V8 quattro DTM / Mercedes Benz C Class
Alfa Romeo 155 V6 TI / Opel Calibra V6 4×4
Mercedes Benz CLK-DTM
Opel Astra V8 Coupe / Abt-Audi TT-R
Mercedes-AMG C63 DTM / Audi RS 5 DTM
BMW M4 DTM ...and more!



1984-1992



2000-2011

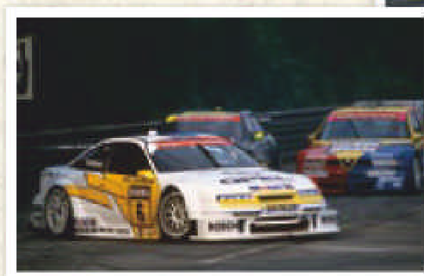


2012-2018

懐かしのDTMマシンが現代に蘇る夢のイベント
「トゥーレン・ワーゲン・クラシックス」が熱い!







あの時、僕らを魅了したDTMマシンがここにいる――







新旧DTMマシンのすべて 1984-2019

好評発売中!!

定価:980円+税

お求めはこちらから















既刊
「レーシングカーのすべて」シリーズは電子書籍で!
詳しくは、ASB電子雑誌書店
https://www.as-books.jp/
をご覧ください



株式会社三栄 販売部
〒160-8461
東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL:03-6897-4611 (平日10:00〜17:30)

お求め方法
買い求めは、お近くの書店または下記まで
●パソコンから
https://www.sun-a.com
●お電話で
03-5357-8802
受注センター(平日10:00〜17:30)

お支払い方法・送料について
※ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料
●クレジットカード払いの場合
手数料:無料/送料:一回200円
●代金引換払いの場合
手数料:300円/送料:一回200円



sideways - Formula 1 2019 strategy

〝小さな変化〟が〝大きな可能性〟を生む

ピレリタイヤがもたらしたチーム独自の作戦が奏功

Text：今宮雅子（Masako Imamiya/IRIS）
Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）

アブダビGPではトップ10に入ったドライバーのうち7人が1ストップ作戦を選んだのに対して、3位シャルル・ルクレール、5位セバスチャン・ベッテル、10位カルロス・サインツが2ストップ作戦を遂行した。

ベッテル、サインツはソフトコンパウンドでのスタートだったが、興味深いのはミディアムでスタートし、2番手を走行していたルクレールが12周という早い段階でハードに交換したこと。フェラーリは同じ周回、7秒後にベッテルのタイヤ交換も行なっている。

「マックス（フェルスタッペン）が順調に走行していることを考えると、選手権3位を取り戻すため、僕には優勝を狙う以外に方法がなかった。そのため、何か違ったことにトライしようと考えたんだ。早い段階でピットインしてルイス（ハミルトン）を誘えれば、と……正直、あまり期待はしていなかったけれど」

ブラジルGPでのベッテルとの同士討ちがなければ、たとえ4位に後退しても僅差で最終戦を迎えたはずだから、チームも「ギャンブルに出る」というルクレールに異論はなかっただろう。

しかし〝ギャンブル〟は、ベッテルとの戦いをもっとも堅実に制する作戦にも映った。2ストップ対1ストップでは、レース中のある段階で2台が交錯する可能性がある。その際に、フェラーリが適切な指示をドライバーに与えるとは思えない――ブラジルGPの66周目に接触した際も、ルクレールはベッテルより8周もフレッシュなソフトを履いていて、3番手アレクサンダー・アルボン、2番手ハミルトンを攻撃すべきポジションにいた。しかしチームはベッテルがルクレールを抑え、抜かれた後も抜き返そうとするのを止めることができなかったのだ。

38周目にも、2台は同じタイミングでピットイン。ルクレールの作戦はベッテルをコピーしているようだった。それでも、レース終盤はバルテリ・ボッタスを抑えて3位でゴールしたのだから、ルクレールはチームに対してささやかな、しかし確固とした意思表示を行なったことになる。

ルクレールの自由な発想の背景には、今シーズン後半、タイヤにまつわる作戦が総体的に変化してきた点もある。

トレッド面のコンパウンドを0・4㎜薄くした今年のタイヤでは、昨年より硬いコンパウンドが投入されたレースほど、マルチストップを選ぶチームが増えた。〝抜けない〟鈴鹿でさえ、昨年はトップ10全員が1ストップだったのに対して今年は多くのドライバーがもっとも軟らかいC3ソフトで2スティントを走った。オーバーテイクが可能なアメリカGPでも今年は昨年より1ランク硬いラインアップだが、昨年は1ストップだったのに対して今年は2ストップが主流となった。ブラジルGPは終盤のセーフティカーに影響された印象が強いが、1回目のSCより前にほぼ全員が2ストップを済ませていた――昨年は1ストップだったレースである。

ハード、ミディアム、ソフトと呼び方を単純化した今年は昨年との差が見えづらくなっていたが、21戦中10戦で3スペックが昨年より1ランク硬い方向に移行している。C2やC3が〝ハード〟ならレースでも使用されるが、C1の場合はイギリスGP以外、使われていない。薄いトレッドではゴムの発熱が悪く、硬すぎるゴムでは滑るばかりで耐久性も望めないのだ。

タイヤの詳細にこだわるのはレースそのものを楽しもうとするファンにとって面白くないかもしれない。そこで角度を少し変えて見ると、今シーズン



"トラックポジション重視"
"みんなと同じコンサバな作戦"
の傾向が薄まった

は"トラックポジション重視""みんなと同じコンサバな作戦"の傾向が薄まったのがプラス要素。DRSの効果が大きくなったせいもあるが、自分たちのマシンで305kmをもっとも速く走るには何が正解か——そこを重視する傾向が強くなった。

　作戦に自信があればライバルに読まれても気にする必要はない。だから鈴鹿のベッテルはソフト・ソフトで最初の2スティントを走って2ストップ作戦であることを明示したし、メキシコではルクレールとアルボンがミディアムからミディアムに交換し、ブラジルではフェルスタッペンやハミルトンもソフト・ソフトで第1、2スティントを走った。

　ピットストップの回数が増えているのには、薄いトレッドの使い勝手の悪さも影響している。でも、SCの影響がない限りほとんどのレースが1ストップ前提だった昨年に比べれば、各チームが独自の作戦を編み出してくるのは歓迎すべきことだ。

　アブダビGP後のテストを経た段階で、20年タイヤの採用はまだ決まっていない。いずれにしても、チームがグランプリのはるか手前で選択を申告するなら、（使わないC1を含めた）3スペックではなく、5スペックから選べるべきで、安全性を盾にした高すぎる内圧やキャンバー等の規制も緩めるべきだ。ブリヂストン時代と違ってタイヤは有償供給であるし、小さなチームほどその負担が大きく、ピレリの規制が足かせになっているのだから。

PHOTO DIGEST

ROUND 21 FORMULA 1 ETIHAD AIRWAYS ABU DHABI GRAND PRIX 2019

Photo：ダレン・ヒース（Darren Heath）
ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／XPB

謎の戦略と信じ難い違反

フェラーリの歯車が噛み合わない状況は、結局最終戦まで修正されなかった。SF90の特性からアブダビは決して苦手なサーキットではない。しかし、レースではタイヤが厳しいことを分かっているにも関わらず、予選Q2でセバスチャン・ベッテルにソフトタイヤでアタックをさせ、レースではスタートタイヤの違うルクレールと同時ピットを行なうなど、チームの戦略に疑問が残るシーンもあった。さらにレース前にはルクレールのマシンに搭載されている燃料の重量に関して技術規則違反が発覚し罰金を課せられた。



V.Rys

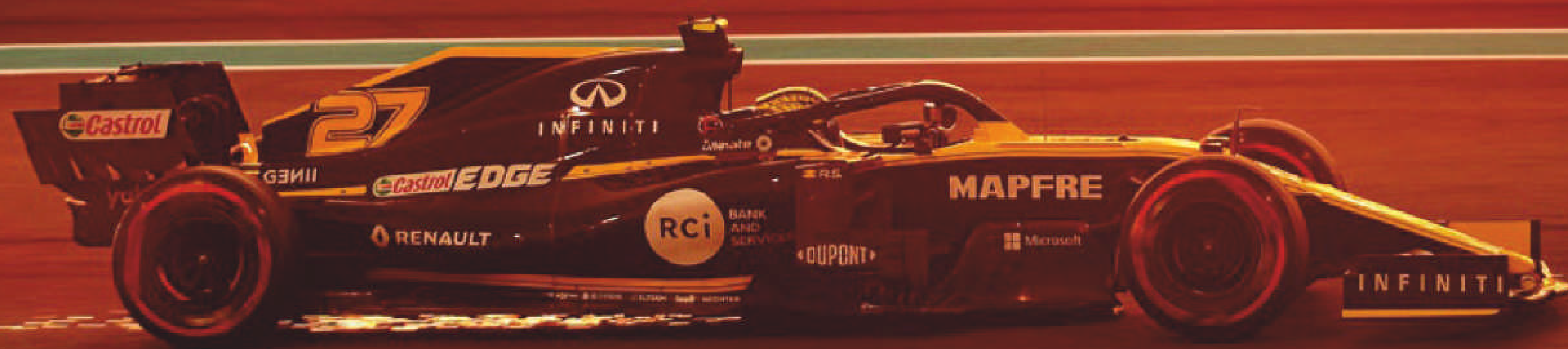
3カ月後の新シーズンまでしばしの休戦。

21戦にも渡る戦いがついに幕を閉じた。結果だけを見れば「やはりメルセデスが強かった」と言わざるを得ない。しかしシーズンをとおして、マックス・フェルスタッペンとシャルル・ルクレールの成長は王者ルイス・ハミルトンを脅かす一歩となった。来シーズンは22戦と今年以上にタイトなスケジュールが決定しており、そのスタートはもうすぐそこだ。一年後、アブダビの花火の下で笑うのはハミルトンか、それとも……。

D.Heath

177レース、無冠の皇帝チルドレン

アブダビでF1最後のレースを戦ったルノーのニコ・ヒュルケンベルグ。9番手からスタートすると18周目にピットへ入り、まわりがハードタイヤを履くなか、唯一ソフトタイヤからミディアムタイヤへ履き替えた。最終ラップまでポイント圏内を守っていたものの、タイヤの劣化によりチェッカーまで残りわずかのところでカルロス・サインツとダニエル・リカルドにかわされ、12位でフィニッシュ。一度も表彰台に登ることなく10年という長いF1キャリアを終えた。



XPB

もう一度F1のステアリングを握った男

2011年の大怪我から8年、再びレギュラードライバーとしてF1へカムバックを果たしたロバート・クビカ。しかし、今季のウイリアムズはマシン自体のパフォーマンスが劣り、チームメイトのルーキー、ジョージ・ラッセルにも敵わず、今シーズンでシートを失うこととなった。好結果を残すことはできなかったが、あの事故を経て現代F1カーを走らせられるレベルまで復活したことは賞賛に値する。来季は複数カテゴリーへの参戦が噂されており、不屈のレーサーの挑戦はまだまだ続きそうだ。

XPB

FOCUS on HONDA

“1年だけ延長”が意味すること

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）　Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）

最終戦アブダビGP直前の水曜日。ホンダが2021年もレッドブルとトロロッソの両チームに、パワーユニットを供給すると発表された。

ホンダのF1活動に関しては、本業の業績悪化が表面化することで「2020年末で撤退するのではないか」という噂が、F1パドック内でも根強く流れていた。オランダ人ジャーナリストからは夏以降ほとんど毎戦のように「ホンダはいま、どんな状況なんだ」と聞かれた。「もし撤退を決めれば、マックス・フェルスタッペンは来年末の契約満了を待たずに、レッドブル離脱を決める可能性がある」からだ。

その文脈からすれば今回の契約延長はレッドブルをおおいに安堵させ、フェルスタッペンを力づけたものといえる。ではなぜ1年だけの延長に留まったのか。そして今後ホンダはF1で何を目指して行くのだろう。

まず第一の疑問についてホンダF1でレース現場を取り仕切る山本雅史マネージングディレクターは「具体的な契約内容は明かせないが、2021年に対しては両チームと合意できたということです。もちろん2022年以降の議論も行なっている。それについては、来年のいまぐらいのタイミングで、何らかの発表を行なうつもりです」と語る。つまり今回は1年だけの延長だが、ホンダとしてはより長期的なスタンスでF1活動継続を考えているということなのだろう。

ホンダが今後F1活動を続けて行く際、障害になりうるものはふたつあった。ひとつは「ホンダは勝てるのか」という根本的な疑問だ。2015年の復帰から4年間、ホンダは表彰台にも上がれない低迷期が続いた。勝てないなら続ける意味はないと、本社首脳陣が考えたとしても無理はない。今季は開幕戦で表彰台、そして6月には待望の初優勝を遂げたが、経営メンバーからは「今後も勝てるのか」と、山本MDは問われ続けたという。

そうなると第20戦ブラジルGPでメルセデスを撃破してのワン・ツー勝利が、大きな説得材料のひとつになったと考えたいところだ。フェルスタッペンも「今季の3勝がさらに続けて行く自信とモチベーションをホンダに与えた」と、語っている。それに対し山本MDは「（ブラジルGPが）決め手になったわけではない」としつつも「経営陣のなかで『ホンダF1が強くなっている』という意識は、さらに大きくなった。延長に向けての力になったかもしれません」と語っていた。



アブダビの決勝レーススタート直後、フェルスタッペンは無線でPUの異変を訴えた。今季、フェルスタッペンはたびたび「ラグの問題」を口にしていた。徐々に改善はしたものの来季もそれが続くことは許されない。ホンダF1にとって2020年は勝負の年になる。

もうひとつはコストの問題である。年間数百億円ともいわれる開発費用は、本社の業績が厳しい状況では、たとえ勝てるようになっても活動継続の大義名分は立ちにくい。だからこそ「F1での活躍がマーケティングに大きく貢献できると、勝ちはじめてあらためて気付いた。F1活動を来年、再来年といかに活用して、ホンダの販売台数をどれくらい変えられるか。それが私たちの使命だと思っています」という言葉が、山本MDからも出てくるのだろう。さらに2021年以降にPU開発が凍結されれば、コスト削減にも大きく貢献する。そこへの期待も含めて、1年だけの延長となったはずだ。

自動車自体の電動化が進み、今後はF1の未来も大きく変わることが予想される。しかしどんな形のレースになるにせよ「企業ブランドを世界に発信し、人を育てるのに最適な場所である限り」ホンダはF1活動を続けて行くと、山本MDははっきりと語った。



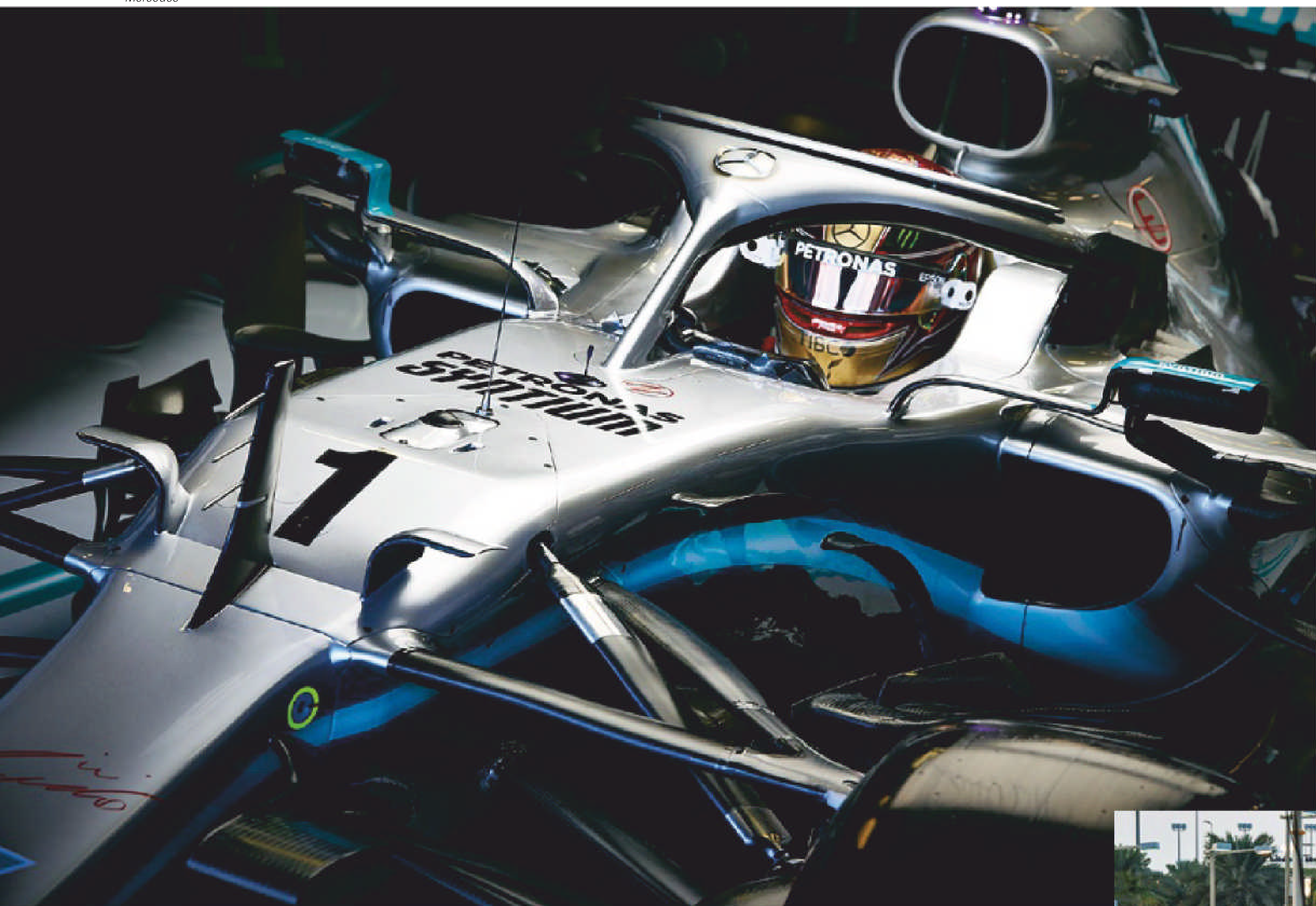
レッドブル・ホンダの1年目はひとまず成功と言っていいだろう。ドライバーランキングでフェラーリを抑えた3位は上出来だ。来季はフェルスタッペンのみではなくチームとしてさらなる前進が最重要課題になる。

PP、ファステスト、全周回首位、優勝を記録し
ライバルを一瞬も寄せ付けず完勝

王者・ハミルトンにつけ入る隙なし

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：Mercedes／Sutton

Mercedes



2014年から今年で6度目となるアブダビGP制覇を果たしたメルセデス。そのうち4回がハミルトンの勝利だ。今シーズンはPPの回数だけ見ればルクレールに先行を許し、年間5回にとどまった。しかし、それ以上にレースでの強さを発揮したシーズンだった。トロロッソ・ホンダのピエール・ガスリーはスタート直後にレーシングポイントの2台と接触。ノーズの破損でピットインを余儀なくされた。しかし、その後はハードタイヤで52周もの超ロングランをやり遂げた。チームメイトのダニール・クビアトも40周もたせ、ふたりそろってタイヤマネジメント能力の高さを見せつけた。

Sutton



終わってみれば、メルセデスとルイス・ハミルトンの圧勝に終わったシーズンだった。2019年のF1を総括すれば、そういうことになる。メルセデスは2位フェラーリに200ポイント以上の大差をつけて選手権6連覇を遂げ、ハミルトンはセバスチャン・ベッテルやバルテリ・ボッタスといったライバルを、シーズン序盤から蹴散らした。

GPによっては王者が苦戦を強いられる場面もあった。冷却に苦しんで優勝争いにまったく絡めなかったオーストリア。フェラーリが突然速さを取り戻して、連勝を許した夏休み明けのベルギー、イタリア。そしてホンダがワン・ツー勝利を果たし、3位チェッカーが精いっぱいだったブラジルGPなどが端的な例だろう。

なかでもブラジルは、レッドブル・ホンダとマックス・フェルスタッペンに完敗した。レース展開自体は終盤に逆転勝ちしたハンガリーに酷似していたが、ブラジルではまったく敵わなかった。レッドブルはその勢いで最終戦アブダビGPでも、いい勝負をするのではと思われたが、そんな期待は予選で0・36秒もの大差をつけられあっさり裏切られてしまう。

さらにレースでのハミルトンは、ポールポジションから首位を独走。つけ入る隙は皆無だった。

マシンパッケージだけを見れば、メルセデス、フェラーリ、レッドブルの性能差はこれまでになく接近した1年だったと言える。しかし破綻のない戦略や緻密な組織運営などチームの総合力という点では、メルセデスが一枚も二枚も上手だったと言わざるを得ない。そして11勝を含む17回の表彰台、全21戦入賞のハミルトンは、いまがキャリアのピークに違いない。

Rd.21 アブダビGP リザルト

●12月1日(日)決勝　●5.554km×55周=305.355km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	55	1(1)
2	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	55	2(3)
3	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	55	3(4)
4	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	55	20(2)
5	5	S.ベッテル	フェラーリ／フェラーリ	55	4(5)
6	23	A.アルボン	レッドブル／ホンダ	55	5(6)
7	11	S.ペレス	レーシングポイント／メルセデス	54	10(11)
8	4	L.ノリス	マクラーレン／ルノー	54	6(7)
9	26	D.クビアト	トロロッソ／ホンダ	54	13(14)
10	55	C.サインツ	マクラーレン／ルノー	54	8(9)
11	3	D.リカルド	ルノー／ルノー	54	7(8)
12	27	N.ヒュルケンベルグ	ルノー／ルノー	54	9(10)
13	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	54	17(18)
14	20	K.マグヌッセン	ハース／フェラーリ	54	14(15)
15	8	R.グロージャン	ハース／フェラーリ	54	15(16)
16	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	54	16(17)
17	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	54	18(19)
18	10	P.ガスリー	トロロッソ／ホンダ	53	11(12)
19	88	R.クビカ	ウイリアムズ／メルセデス	53	19(20)
	18	L.ストロール	レーシングポイント／メルセデス	45	12(13)

積年の想いも。
あの瞬間の、闘争心も。

auto sport

SUPER GT OFFICIAL GUIDE BOOK

GT総集編
公式ガイドブック
2019-2020

特別付録
A1サイズ
特大ポスター

名門の執念。
GT500 Driver Champion
WAKO'S 4CR LC500
Kazuya Oshima & Kenta Yamashita
克服した「連勝の副作用」

LC500
NSX-GT
GT-R
GT500ワークスマシン開発総括 [2017-2019]

GT500 & GT300 19シーズン多角検証 | 出場全44台パーフェクトデータ&リザルト

auto sport 臨時増刊

2019-2020スーパーGT 公式ガイドブック総集編

好評発売中! 1200円+税

WAKO'S 4CR LC500 撮り下ろしギャラリー
[対談] 大嶋和也 × 山下健太
ワークスマシン開発総括 2017~2019
GT500 / GT300 シーズン多角検証

GT500ドライバー30人の「隠れたグッジョブ」
ウラカン"Evo"解剖
[戦績&レビュー]全44台完全データFile
2020年のGTはこう変わる etc.

特別付録 A1サイズ特大ポスター

お求めは
こちらから
(送料無料!)



お求め方法
お買い求めは、お近くの書店または下記まで
■パソコンから
https://www.sun-a.com
■お電話で
03-5357-8802
受注センター(平日10:00~17:30)

支払い方法・送料について
ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料
■クレジットカード払いの場合
手数料:無料/送料:一回200円
■代金引換払いの場合
手数料:300円/送料:一回200円



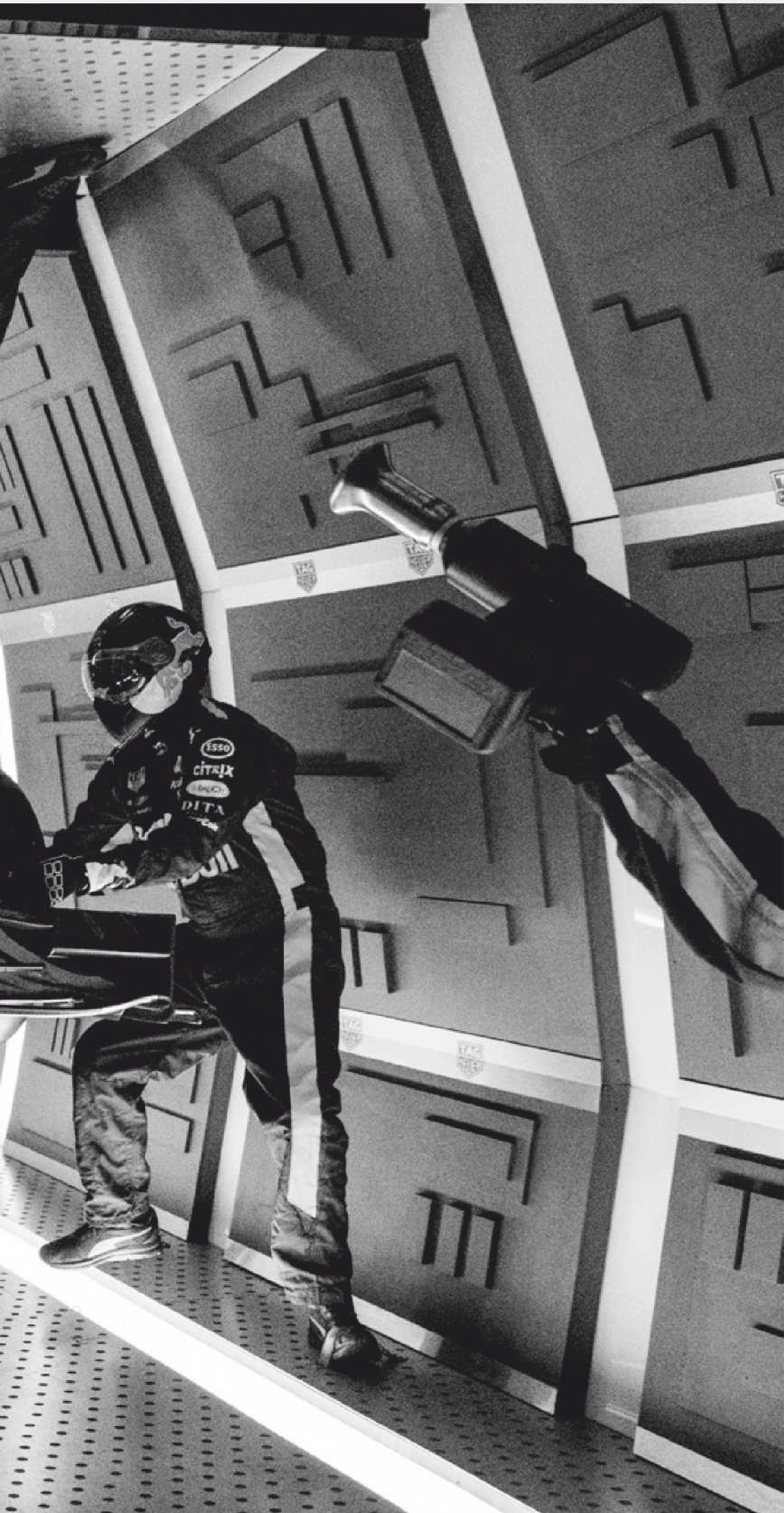
株式会社三栄 販売部
〒160-8461
東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL:03-6897-4611 (平日10:00~17:30)

車重論争
プラス３００kgの世界

Ｆ１マシンは９００kg超級へ!?

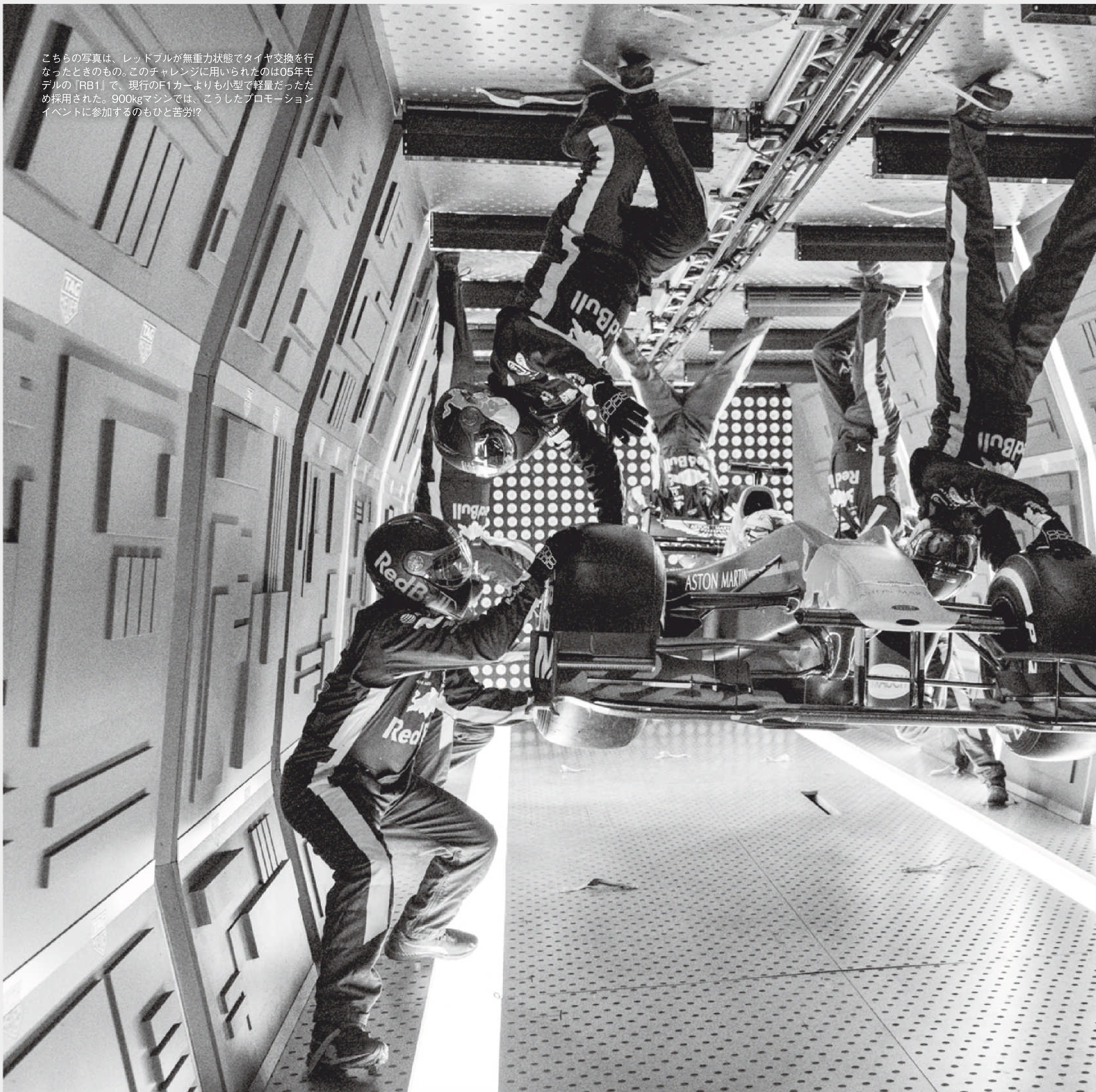
11月上旬、２０２１年に向けたＦ１レギュレーションが発表された
マシンデザインの変更、18インチタイヤと標準パーツの導入、安全対策強化ｅｔｃ.
こうした変更に伴いマシンの最低重量が増え、９００kgを超えると言われている
これはタイム更新が続いた04年の６００kg時代から３００kg増となる――

Text : ジュリアーノ・セラゾリ (Julianne Cerasoli)　Translation : 見田 豊 (Yutaka Mita)
Photo : LAT Photographic／Sutton Images／Mercedes／Red Bull／FIA


Red Bull

Ｆ１に新規則が導入される際、ドライバーの懸念を数え上げたらキリがないが、最も影響が大きいと考えられるのが車重だ。タイヤにかかる負荷が大きく、レース結果を左右する最大ファクターのひとつであるだけに、エンジニアにとってもそれは同様である。しかし、安全面でいっさい妥協せず、なおかつパワーユニットは変えたくないとなれば、Ｆ１ができることはごくわずか。実際問題として、車重増を伴わない変更はほとんど奇跡に近く、２０２１年からの実施を見据えた改訂案でも、より重いタイヤの採用やパーツの標準化が進むなどの理由により、車重は増えこそすれ絶対に減ることはない、というのがいまや常識だ。ある試算によれば次期改訂後のＦ１マシンは、その歴史が始まって以来の９００kg超え、とも伝えられている。

レーシングポイントのテクニカルディレクターを務めるアンドリュー・グリーンは、こうした動きを批判する急先鋒のひとりだ。「21年以降のＦ１フォーマットは、大幅な重量増を強いる要素をいくつか含んでいる。第一に、



こちらの写真は、レッドブルが無重力状態でタイヤ交換を行なったときのもの。このチャレンジに用いられたのは05年モデルの『RB1』で、現行のF1カーよりも小型で軽量だったため採用された。900kgマシンでは、こうしたプロモーションイベントに参加するのもひと苦労!?

標準パーツの数がさらに増えること。次に、タイヤ、リム、ホイール。これは18インチのタイヤを導入することによるもので、見た目がカッコいい、というのが理由らしい。この変更理由が果たして賢明だったかどうか、大いに疑問を感じている」とグリーン。

新タイヤについては、ピレリのレーシングマネージャー、マリオ・イゾラもレースのおもしろさを削ぐ可能性を指摘している。「FOM、FIA、チームの三者が早くから提案していたことで、元々はバーニー（エクレストン）のアイデアだったんじゃないかな。我々がF1タイヤ供給の入札に参加したとき、すでにこの18インチというのが条件のひとつに組み込まれていたんだ」とイゾラは言う。しかしパドックで広く伝えられているのは、ミシュランをF1に復帰させようとジャン・トッドが画策したものの果たせず、その案だけが生き残ったという噂だ。

「問題含みであることはたしかだ。タイヤを設計する際、車重はきわめて重要なパラメーターのひとつとなる。ウエイトバランスが大きく変化するからね。これはかなり激しく議論された部分で、ドライバーはタイヤへの負担を減らすためにレース中の給油を復活させたがっていた。戦略が画一化してレースの妙味を削ぐ、という理由で却下されたんだけどね。というわけで、重量増はどうしても避けられなかった。大径ホイールを採用すれば必然的にタイヤも重くなる。安全性を考慮すればなおさらだ。これはもう何としても避け難い事態ということになる」

いつの時代も、規則が変わるときには重量が問題視される

イゾラによると、タイヤ1本当たりの重量はおよそ12kgになる。つまりタイヤだけで総重量が48kgも上乗せされてしまう。これに大径リムが加わり、ブレーキの大型化も考慮すると、車重はさらに増えることになる。

もうひとつ問題になっているのが標準パーツの数を増やすという改訂で、バジェットキャップに大いに貢献すると言われている。軽量化の開発がストップするため、結果的に重量増と同じ効果をもたらす。「空力性能を減らすという案と組み合わさると、クルマがこうむる影響は甚大だ」と、レーシングポイントのボス、オットマー・サフナウアーは指摘する。

「車重が大幅に増え、しかもダウンフォースが減る。ラップタイムで5～6秒は遅くなると思う。バジェットキャップを限度一杯まで使い切るとして、我々の年間予算は1億7500万ドル。規制外のコストを含めても、まあ年間2億と言ったところだ。それだけのカネを使ってF2より若干速いだけ。しかも、どのクルマも似たり寄ったりということになれば、ちょっとリスクが高すぎるんじゃないだろうか」

車重増でレースの質が低下する？

車重の問題は、F1ではとくに目新しいものではない。安全性向上に沿う形でいまから四半世紀前に始まり、09年のKERS導入、14年のハイブリッド化でさらに加速し、10年と比較するとF1マシンの重量は100kgも増加している。09年以前のF1マシンを知るドライバーにとって、その違いは衝撃的。そのひとりであるロバート・クビカはこう語っている。「どんなに少なく見積もっても60kg以上は重くなっている。コーナリング時に感じるその違いは、まるでバスを運転しているんじゃないかと思うほどだ。いまのクルマを初めてドライブしたときの偽らざる実感だよ」。

とは言うものの、近年のF1マシンはまぎれもなく史上最速、毎年のようにラップレコードを更新しているような状況。600kgの最低重量が決められていた04年に記録された、更新不可能と思えるタイムでさえ、あっさり塗り替えている。740kgに最低重量が規定されている現在のF1マシンは、満タンだと850kgにも達する。高効率のパワーユニットや洗練をきわめた空力ボディは、さまざまな速度抑制策や重量増加分をカバーしてもまだお釣りが来るほどの進化を続けていると言っても過言ではあるまい。

こうした状況に対しドライバーは、その役割にふさわしい正論で応じている。つまり、クルマが重くなれば、より強力なブレーキシステムが必要になり、ブレーキ性能が上がれば、その分だけオーバーテイクは難しくなる、と

タイヤ1本で12kg増加するから48kgは確実に重くなる

MARIO ISOLA ●マリオ・イゾラ［ピレリ］

年間2億使ってF2より少し速いだけリスクが高すぎるのではないか

OTMAR SZAFNAUER ●オットマー・サフナウアー［レーシングポイント代表］





LAT



LAT

FIA

いう主張だ。ブレーキを我慢する追い抜きテクニックが効力を失いつつある、ということを問題視しているわけだ。また、重いクルマと強力なブレーキがタイヤへの負荷を増し、ラバーの消耗をいかに抑えるかに戦略がシフトしていることも見逃せない。いずれにしても、レースの質を損なう方向にしか働かないというところが、ドライバーにとって最大の不満と見てよさそうだ。

そんななか、近年ダントツの最多勝を挙げるドライバーが誰よりも声高に苦情を訴えているというのが興味深い。ルイス・ハミルトンは言う。「エンジニアとよくその話をするんだ。彼らが言うには、僕がそれを変えないでいったいほかに誰が変えることができるのか、だってさ。チャンピオンの影響力を行使して600kgに戻してほしいと彼らも願っている。性能に直結する装備をいくつか取っ払う必要が出てくるが、不可能なことじゃないと思う」

一方、フェラーリのテクニカルディレクター、ローラン・メキーズはこれとは反対の立場だ。「マシン重量にマジックが入り込む余地はない。パーツの標準化が進めば、それだけ重くなって当然だ。だが悪いことばかりじゃない。ここ数年は重量と引き換えに安全性が一段と向上しているしね。パワーユニットの効率がこれ以上は望めないほど上がったいまは、それほど重量を気にする必要はないと思う。共用パーツがいったいどれくらいの数になるのか、我々はその部分にだけ目を光らせていればいいという気がする」

パーツの標準化というテーマについては、有力チームは軒並み反対し、中堅どころでもこれに同調するところがあるようだ。規則が改定されるときは決まって重量の問題がクローズアップされる。これだけはいつの時代も変わらないということなのだろう。

歴史が教えること

現行F1マシンは、タイヤとトレッド幅は1991年のスペックとほぼ同等ながら、重量は少なくとも150kgは増えている。この違いはいったいどこから来るのだろう?

F1に最低重量制限が初めて導入されたのは61年のこと。なんとミニマム450kgというから驚きだ。軽い=速いということでもあって、ステアリングコラムに穴を開けることまでして軽さ——スピードを追求した時代。それがこうじて死傷事故が多発したため制限を設けたというのが始まりだ。

80年代初頭に安全性向上を掲げ、最低重量は一時期600kgにまで引き上げられたものの、ターボ時代の到来に伴い、再び500kgに引き下げられた。これが600kgに戻ったのは、94年に起きた(アイルトン)セナと(ローランド)ラッツェンバーガーの死亡事故がきっかけだ。KERSとパワーユニットの登場に伴い、それぞれ09年と14年に引き上げられて現在にいたる。タイヤ絡みとハローの導入もあって、19年はF1史上最も重いクルマがフィールドを満たし、それでいてラップタイムを維持どころか更新する勢い。車重が900kgの大台に乗ってもこの流れが続くかどうか、要注目だ。

“見た目がカッコいいから”という18インチタイヤの導入理由には大いに疑問

ANDREW GREEN ●アンドリュー・グリーン[レーシングポイントTD]


LAT

車重の増加で安全性が確保されてきたそれより注目すべきは共用パーツの数

LAURENT MEKIES ●ローラン・メキーズ[フェラーリTD]


Sutton

60kg増加したマシンを走らせた感想はまるでバスを運転しているよう!

ROBERT KUBICA ●ロバート・クビカ[ウイリアムズ]


Sutton

“車重を600kgにするよう進言してほしい”エンジニアはみんな僕にそう言うんだ

LEWIS HAMILTON ●ルイス・ハミルトン[メルセデス]


Sutton

2020年 F1志望者の穴場出現!!

新・日本ミドルフォーミュラ 最大のカギ

新F3規格を導入するか否かで揺れていた日本のミドルフォーミュラ界だが
新・旧いずれのカテゴリーも設けることで落ち着いた
今回は来年、日本で新設される『フォーミュラ・リージョナル』が
どのようなカテゴリーになるのか、展望していこう

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／童夢（DOME）

FORMULA REGIONAL JAPANESE CHAMPIONSHIP

下の表は、フォーミュラ・リージョナル日本選手権の競技規則の一部を簡単にまとめたもの。また、シリーズの結果によりスーパーライセンスポイントがドライバーに付与されることになる。現状では他のリージョナル選手権と同様にチャンピオンになれば18点が獲得できる見通しとのことだが、最終的な決定は2020年になるようだ。

フォーミュラ・リージョナル日本選手権 競技規則（一部／編集部まとめ）

参戦可能ドライバー区分	国際B、Cライセンス、または国内A、限定Aライセンスの所持者
予選フォーマット	15分間の予選セッションを2度行なう（特別規則書による）
レースフォーマット	1大会につき25分～最大35分のレースを2回、または3回開催（特別規則書による）
グリッド確定方法	第1レースは予選1回目のベストラップ順、第2レースは予選2回目のベストラップ順。また、第3レースが開催される場合は特別規則書による

DOME

フォーミュラ・リージョナル事務局（FRS）が2020年シーズンの設立を目指しているFORMULA REGIONAL JAPANESE CHAMPIONSHIP＝フォーミュラ・リージョナル日本選手権（仮称）。その開催内容が見えはじめた。新たに日本国内でも発足することになったフォーミュラ・リージョナル選手権（Fリージョナル）とは何なのか。このタイミングでいま一度確認しながら、来年のシリーズを展望していきたいと思う。だが、その前に近年のフォーミュラ界の状況をあらためて整理しよう。

国際自動車連盟（FIA）はF1を目指す若手ドライバーたちを育成するためのフォーミュラカーカテゴリーとしてフォーミュラ3（F3）を定め、運営してきた。従来のF3は各国別に選手権が開催され、そこで技能を磨き、経験を積んだ成績優秀者をF2などのF1直下のフォーミュラカテゴリー、また日本においては国内トップカテゴリーである全日本スーパーフォーミュラ選手権やスーパーGTシリーズなどに送り出していくという役割を担ってきた。

ところが、FIAは20年に向けてF3に大幅な規定変更を実施。これにより世界のミドルフォーミュラ界全体が混乱に陥った。

FIAはF3をふたつの車両規格に分割。上位クラスをインターナショナルF3（INT・F3）とし、ヨーロッパ各国を転戦する1シリーズ＝FI

全日本F3最終戦岡山で、国内では初めて走行する姿を披露したダラーラ320。これまでのダラーラ製F3シャシーと共通するパーツも多い点は、同シリーズのエントラントとしてはうれしいところだ。



T.Moriyama

デリバリー開始に向け精力的にテストを重ねてきた童夢F111/3。これまでに片山義章らが中心となって成熟を進めてきた。モノコックは日本人の体格に合わせたものになっているが、外国人ドライバーでも居住性は高く感じられるようだ。

AF3選手権とする一方で、国別のナショナルシリーズは下位クラスに当たるFリージョナルとして開催することとした。

そこまでならまだ良かったのだが、旧F3規格の公認が有効である19年シーズンから前倒しでINT・F3とFリージョナルも公認した結果、同シーズンはINT・F3およびFリージョナル、そしてこれまでのF3が並立することとなった。

ヨーロッパでは旧来のF3規格から離れられないエントラント向けに、全日本F3選手権と同様に旧F3規格によるシリーズ戦、ユーロ・フォーミュラ・オープン（EFO）が開催されたものだから、19年はF3に相当するカテゴリーがいくつも存在するという、実にややこしい状況となってしまった。

また、マカオGPも今年の大会に向けてどのような形式で行なうか結論を先延ばしにしていたが、最終的には旧F3規格から離れ、INT・F3規格に則って開催されたことはご存じのとおり。その結果、これまでマカオGPの常連だった全日本F3のエントラントがマカオGPに参加できなくなる事態となってしまった。先述のとおりINT・F3はFIA F3選手権しか存在し得ないため、そこで走るチームのシートを買い上げる以外に出場する術がなかったからだ。



国内フォーミュラ界 2020年以降の構造イメージ

Fリージョナルの登場により、日本国内でも"F3"が2階建ての構造となる。Fリージョナルは FIA公認になる見込みであるため、スーパーライセンスポイントはこれまでの全日本F3選手権よりも優遇される。となれば、F1を目指す若手にとっては、ここを経由することでスーパーライセンス獲得に大きく近づくことができると言える。

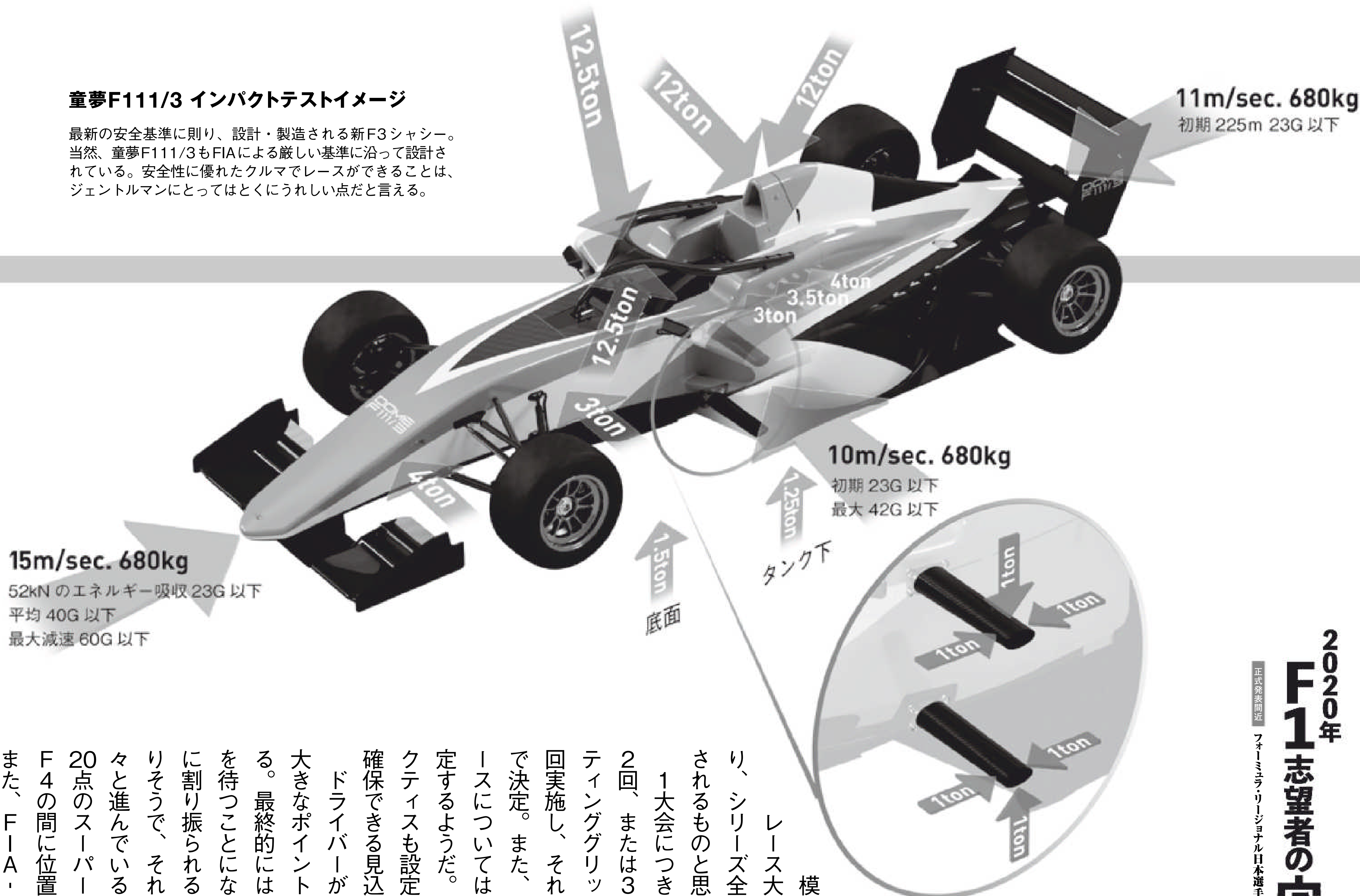
それぞれが持つ異なる"役割"

一方国内では、FIAによる旧F3規定の公認が19年度で失効することになっていたため、全日本F3はFIAの方針に従ってFリージョナルへ移行するか、EFOのようにFIAの方針から離れて独自に旧F3規定に沿ったシリーズ戦へ移行するかの決断を迫られていた。

結果を述べれば、これまで全日本F3を運営してきた日本フォーミュラスリー協会は旧F3に相当する規定での競技続行を選択。20年から『全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権』（SFライツ）を開催することに決定した。なお、名称が変わったのは、20年以降はFIAの公認失効にともない、「F3」を名乗ることができなくなるためである。

その一方で、FIAの方針に従って

日本国内でもFリージョナルのレースを運営しようという動きも生まれたことで、日本フォーミュラスリー協会とは別に、新たにFRSが設けられることとなった。
この結果、日本国内ではこれまでFIA・F4の上位に位置づけられていた「F3」が、FリージョナルとSFライツに別れることになる。
問題は、FリージョナルとSFライツ、それぞれの位置づけである。車格としては、ラップタイムを比較する限りSFライツがFリージョナルより数秒程度速く、上位となる。スーパーフォーミュラを運営する日本レースプロモーション（JRP）はFリージョナルとSFライツ両方の運営に関わることを表明しており、SFライツは国内に軸足を置く選手が対象であるとした。一方でFリージョナルは国内のみならず、FIAの上位カテゴリーへつながる技量を身につけ経験を積みながらスーパーライセンスポイント（SLP）を獲得し、F1を頂点とするヒエラルキーを駆け上ろうという選手が戦う舞台だとしている。
ただし、Fリージョナルにはもうひとつ、より本格的なフォーミュラカーレースを戦おうと考える上昇志向の強いハイアマチュアの活躍の場としての役割も与えられる。
SFライツやEFOは本来FIAが構想したヒエラルキーには含まれないが、少なくとも国内エントラントにとってのSFライツは、FIA・F4選手権からFリージョナルを経てステップアップする際、ヨーロッパ転戦を強



童夢F111/3 インパクトテストイメージ

最新の安全基準に則り、設計・製造される新F3シャシー。当然、童夢F111/3もFIAによる厳しい基準に沿って設計されている。安全性に優れたクルマでレースができることは、ジェントルマンにとってはとくにうれしい点だと言える。

正式発表間近 フォーミュラ・リージョナル日本選手権

2020年 F1志望者の穴場出現!!

いられるINT・F3より参加しやすい同等の上位カテゴリーとして機能する選択肢になるはずだ。
20年のFリージョナルは、国内5カ所のサーキットを転戦する年間6大会となる模様だ。大会によって2レース大会と3レース大会があり、シリーズ全体では14レースが開催されるものと思われる。
1大会につき25分〜35分のレースが2回、または3回行なわれる。スターティンググリッドは15分間の予選を2回実施し、それぞれのベストラップ順で決定。また、3レース大会の第3レースについては特別規則書に応じて決定するようだ。予選前にはフリープラクティスも設定され、走行距離は充分確保できる見込みである。
ドライバーがシリーズを選択する際大きなポイントとなるのがSLPである。最終的にはJAF、FIAの決定を待つことになるが、Fリージョナルに割り振られるSLPは18点からとなりそうで、それに向けた承認作業も着々と進んでいるようだ。日本国内では20点のスーパーGTと12点のFIA・F4の間に位置づけられるみとおし。
また、FIA・F4ではシリーズ7位までしかSLPが獲得できないのに対し、Fリージョナルではシリーズ9位までSLPが獲得可能となる。SLPを貯めてF1を目指す選手にとっては魅力あるシリーズ、ある意味では穴場のシリーズとなりそうだ。

リージョナルはワンメイク

Fリージョナルは各国別のシリーズ戦であり、それぞれのシリーズ毎にFIAが定めた車両規格に合致したシャシーとエンジンをそれぞれ選択し、ワンメイクシリーズとして争われている。昨年から1年前倒しで開催されているF3アジアン選手権、そして今年発足したFリージョナル・ヨーロピアン選手権はどちらも、タトゥースF3 T・318とアルファロメオTBi直列4気筒1750ccターボ過給エンジンを組み合わせているが、日本ではシャシーに童夢が新たに開発したF111／3を採用する。
F111／3は、最新の技術を盛り込んで設計されたシャシーで、現在熟成テストが繰り返されているが、テスト走行をしたドライバーからは高い評価が聞こえている。
既存のFリージョナル車両との違いが気になるところだが、19年度のヨーロピアン選手権で4勝を記録し、シリーズランキング3位となったイゴール・フラガは、F111／3のテスト走行後に「僕が経験したFリージョナル車両に比べると、童夢のマシンは非常に運転しやすく感じました」と、ファーストインプレッションを語った。
また、タトゥース製シャシーとの違



DOME

FORMULA REGIONAL JAPANESE CHAMPIONSHIP



DOME



DOME

フロントノーズを取り外し、リヤウイングをたたむことで2トンロングパネルバンに積載できるF111/3。国内を転戦することをになれば、これだけでも運搬にかかる費用が大きく節約できる。

F1を目指す若手には無視できないシリーズになる

いのひとつとして、その居住性の良さも指摘する。F111/3のコックピットには空間的な余裕があり、大柄なドライバーでも最適なドライビングポジションを取りやすく、容易にステアリングを回すことができることがその特長のひとつである。

F111/3は、運転しやすいだけのフォーミュラカーではない。外観からも分かるとおり、F111/3はHALOを備えている。HALOは通常のモノコックに外づけするだけでいいという代物ではなく、転倒時などHALOに大きな力がかかっても根元のモノコックが座屈しないよう、モノコック自体にも充分な補強を行なったうえで取りつけられなければならない。言うまでもなく、HALO周辺が変形してしまい、せっかく保護したドライバーがかえって脱出しづらくなっては意味がないからだ。

これに加え、FIAは17年FIA・F4イギリス選手権で発生したビリー・モンガーのアクシデント（モンガーはフロントからクラッシュして両足切断の重傷を負った）を受け、モノコックフットボックス部の強度基準を引き上げた。また、サイドポンツーン内部にはサイドインパクトを受け止めるための大型衝撃吸収構造体も備えており、ジュニアフォーミュラカーとしては最高水準の安全性を誇るマシンに仕上がっている。

エンジンはアジアン選手権、ヨーロピアン選手権と同様、アルファロメオ製ターボエンジンが用いられるが、イコールコンディションを保つべく、FRSによってECUを含めた管理が行なわれる予定だ。

また、コストが抑えられている点もFリージョナルの大きな魅力である。車両についてはFIA規定でキャッププライス（上限価格）が決まっており、シャシー＋エンジンの価格は10万ユーロ（約1200万円）となる。また、リースプランやスペアパーツパッケージプランなどを用意することも検討されているという。

なお、F111/3は走行可能な状態で2トンロングパネルバンに収容できるようになっている。転戦時のランニングコストも抑制できるよう工夫されており、参戦しやすいモノ作りがなされている点はエントラントにはうれしい点だ。

限定Aライでも参戦可能に

一方、選手権について興味深いのはその参加資格だ。20年シーズンに向けてJAFはFリージョナル参加選手の資格を国際B、Cライセンスに加え、国内Aライセンスさらには限定Aライセンス所持者へ拡大する意向を持っていると言われている。これが実現となれば、若手の登竜門として大きな役割を果たすカテゴリーになる。

ヨーロッパではINT・F3の参加枠が限られていることもあって、コストの高騰が問題のひとつになっており、EFOとの競合問題も起きている。一方日本では、新たに始まるSFライツがちょうどINT・F3のポジションを担うことになり、フォーミュラカーレースのヒエラルキーはヨーロッパよりも明快な構造になる。世界を目指す選手、SFやスーパーGTを目指す選手、そしてフォーミュラカーレースを楽しもうという選手、幅広いドライバーたちが新しい日本のフォーミュラカーヒエラルキーの中で活発な活動を展開してくれることを願う。



乗れば必ず欲しくなる リアルスポーツカー

初代から常に高い人気を誇ってきたアウディTT
デザインや性能は時を経るごとにシャープになった
とくに現行型は大事なところをキチンと抑えたクルマだ

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：AUDI

最初に宣言しておこう。私はアウディTTSが大嫌いである。

初代TTは「若者のために開発した入門用スポーツカー」と公言されていた。まるでトヨタ86のようだが、トヨタはFRというメカニズムにこだわり、アウディはスタイリングにこだわった。あの○を反復使用したデザインは、現在でもまだ採用しているクルマがあるほど。日本でも丸ごと縮小コピーしたダイハツ・コペンが誕生したが、あれはあれで中身は硬派だった。

2代目は性能を大幅に引き上げて生まれ変わった。たとえばボディ。パネルだけでなく構造材にもアルミを使い、フロアパネルやリヤエンドなどにはスチールを使用したハイブリッドボディである。さらにその他の性能も含めて本格派のスポーツカーへと進化した。さらに価格がほぼ維持されていたことで、アウディTTは世界でもっとも売れるスポーツカーとして、不動の地位を得ることになった。

現行型である3代目は外観もシャープになった。今回取り上げるのは、その高性能モデルTTSだ。パワートレーンはS3と共通性が高く、2ℓ4気筒直噴ターボに電子制御クラッチを使った4WDシステムを採用している。

230psのスタンダードモデルも同じ2ℓ4気筒だが、大型ターボによりブースト圧を高めパワーアップしているためターボラグは体感できるほど。それをローギヤード化によって補ってはいるが、スロットルを踏んだ瞬間の反応は230psのほうがシャープだ。

4気筒ターボなので静かなクルマをイメージするかもしれないが、スロットルを大きく開けると轟音が響く。実際にはスピーカーからR8のV10エンジンのような音が室内に放たれているのだが、エンジンの稼働状態と同調しているので違和感はあまりない。

サスペンションはハードだが、高剛性なボディと可変ダンパーにより不快感はない。この可変ダンパーは一般的なものではなく、マグネティックライドと呼ばれる磁性流体を使用したもの。瞬間的に動作しアクティブコントロー

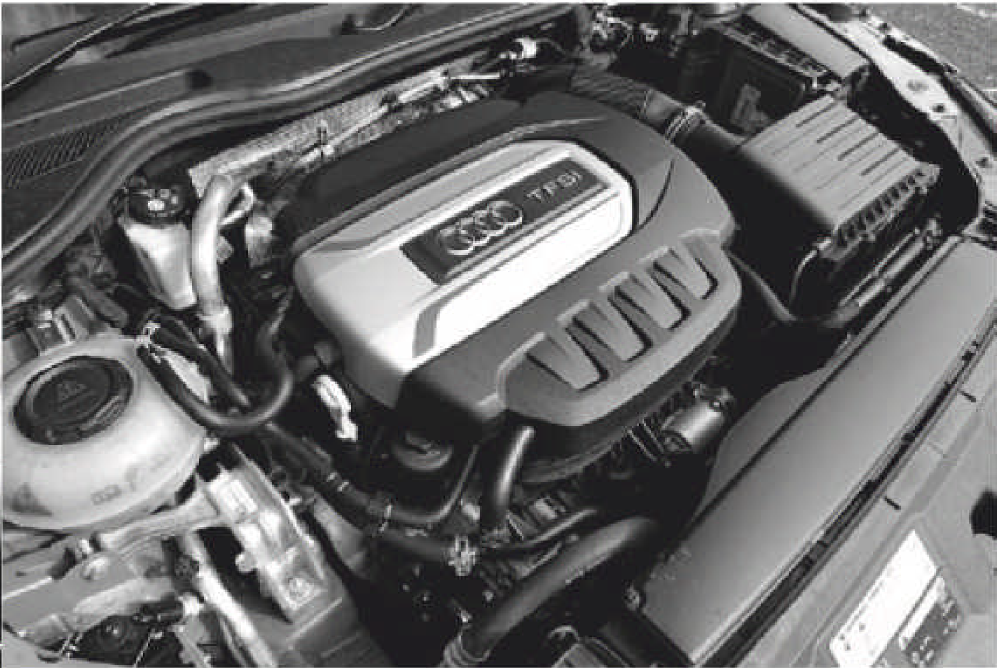


S.Okamura



AUDI

2017年までドイツで開催され、同年の10月には往年の名ドライバーが競う「レース・オブ・レジェンズ」も実施されたアウディTTカップ。外観としてはオーバーフェンダーやその他空力パーツが装着されるなどレーシーな雰囲気だが、エンジンとトランスミッションは市販車と共通など、ワンメイクレースマシンならではの造りとなっていた。



S.Okamura



S.Okamura

FFベースということで、見た目より広いTTのコックピット。ヘッドスペースには余裕がある。デザイン的に面白いのは、ナビ画面が存在しない点だ。ナビゲーションはフル液晶のメーターパネルの中に表示される。これはスポーツカーらしい構成といえるだろう。2ℓ直列4気筒ターボエンジンは286psを発生。カタログ燃費は11.8km/ℓとそこそこいい数字だ。



S.Okamura

ルできるので、制御範囲が広い。

ハンドリングはバランスの良さを感じさせる。ＦＦベースの４ＷＤは、どうしてもフロントの重さを意識させられる一方で、荷重不足により抜けやすいリヤも問題になるが、ＴＴＳではリヤの接地感がしっかりと得られ、安心してドライビングできる。

別件の取材もあり、久々にＴＴＳで８００㎞ほどのロングツーリングに出かけてしまった。得意の高速クルージングは余裕が大きく、必要な加速力を安全に引き出してくれるパワートレインは快適。市街地でも実際のサイズ以上にコンパクトに感じ、取り回しも楽。ＦＦベースということもあり、室内にも余裕がある。燃料タンクは55ℓしかないが、それでも給油なしで帰宅できた。86を同じペースで走らせたら燃費は……いや、ノーマルではそもそも同じペースで走ることは難しいか。

安心感のある高いボディ剛性、低いドライビングポジション、サポート性を確保しつつもタイトではないシート、そしてリラックスできるスペース。疲労感も少なく、８００㎞を走破できた。スポーツカーが最も安全なクルマであることを、あらためて感じた。

以前も書いたが、スポーツカーは〝相棒〟である。いつもそばにいて、一緒に行動したい。だからこそ、扱いやすさや使いやすさは不可欠な要素となる。キャリーバックくらい問題なく運べるべきだし、荷物を粗雑にドカッと置く場所も欲しい。余談だが、サーキットを速く走ることを目指したストイックなスポーツカーより、ナンバーのつかないレース仕様のほうが楽しいだろうし、逆に大パワーを見せつけたいならスーパーカーを選ぶべきだ。

そんなわけだから、ＴＴＳに乗ると必ず欲しくなる。価格は約８００万円！　結局自分の経済力を嘆くことになる。だから大嫌いなのだ！

アウディ TTS Coupé 主要諸元

車体	
車名・型式	ABA-FVCJXF
全長／全幅／全高	4200／1830／1370 mm
ホイールベース	2505 mm
トレッド 前／後	1565／1545 mm
最低地上高	120 mm
車両重量	1460 kg
乗車定員	4名
駆動方式	quattro（4WD）
トランスミッション	6速 Sトロニックトランスミッション
ステアリング	電動パワーステアリング／ラック・ピニオン
サスペンション 前／後	マクファーソンストラット ／ウィッシュボーン
ブレーキ 前／後	ベンチレーテッドディスク／ディスク
タイヤサイズ 前／後	245/40R18／245/40R18
エンジン	
エンジン型式	CJX
エンジン形式	直列4気筒DOHC インタークーラー付ターボチャージャー
エンジン排気量	1984 cc
エンジン内径／行程	82.5／92.8 mm
圧縮比	9.6
エンジン最高出力	210 kW（286PS） / 5300 - 6200rpm
エンジン最大トルク	380 Nm（38.8kgm） / 1800-5200rpm
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
タンク容量	55ℓ
燃料消費率（JC08モード）	11.8 km/ℓ

Translation：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：XPB

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality：UNITED KINGDOM

英国出身ルーキーズ、三者三様の1年目

絶対王者引退後も英国に“冬”は訪れない

圧倒的な強さで6度目の世界王者となったハミルトン
英国では彼の引退後のF1を憂うファンもいるかもしれないが
英国出身の新人3名は、実り多いルーキーシーズンを過ごした

今年６度目のタイトルを獲得したルイス・ハミルトンは、このまま行けばミハエル・シューマッハーの７度のタイトルに並び、追い越すことも充分に可能に思える。しかし、そんなハミルトンにもいつかは引退の日が訪れる。そう考えて暗い気持ちに陥るイギリス人ファンも少なくないだろう。

だが心配する必要はない。英国にはハミルトンの後継となりうる才能溢れる若者が何人もいる。そんな後継者候補３名が、今シーズンそろってF1にデビューした。ランド・ノリス、ジョージ・ラッセル、そしてタイ人の母を持つアレクサンダー・アルボンである。

このなかでもっとも実力を測りにくいのは、戦闘力の劣るウイリアムズに乗るラッセルである。ただし同じクルマに乗るロバート・クビカに対しては予選で全勝。しかも平均すると、約0.6秒の差をつけている。故ニキ・ラウダはメルセデスでのテストの際にラッセルが見せたパフォーマンスについて「間違いなく将来の世界王者」という評価を与えた。

ラッセルの今季のハイライトは、ハンガリーGP予選であろう。わずか0.05秒及ばず、Q2進出はかなわなかったものの、あの非力なマシンで、レーシング・ポイントのふたりとルノーのダニエル・リカルドをしのぐ速さを披露した。

アルボンはデビュー戦となったオーストラリアGPでは「まだF1を乗りこなす準備はできていなかった」と、後に述懐している。その１カ月前のバルセロナテストで初のF1走行を果たしたのだから、それも当然だったろう。実際、開幕戦ではダニール・クビアトにフリー走行からQ1までは後れを取った。しかし、Q2で早くも僚友をしのぐ速さを発揮している。

そして、シーズン中盤までの安定した走りが評価され、ピエール・ガスリーに代わってレッドブルに抜擢される。マックス・フェルスタッペンのチームメイトという地位は、一歩間違えればF1キャリアをフイにする危険があったが、ベルギーGP、イタリアGPの移籍後最初の２戦は、どちらかのドライバーがPUエレメント交換によるグリッド降格ペナルティを受け、直接比較を免れることができた。

またベルギーGPでは、ケメルストレートでマシンを半分草地に落としながらセルジオ・ペレスを抜くという勇敢な走りが高く評価された。初体験の鈴鹿ではさらに印象的だった。予選Q3ではフェルスタッペンとまったくの同タイムで、６番グリッドを獲得したのだ。

予選でのフェルスタッペンとの平均タイム差はガスリーよりはるかに接近し、ベルギーGPから７戦連続して６位以上でフィニッシュし続けた。そしてブラジルGPでは、フェルスタッペンとのワン・ツー・フィニッシュが目前だったが、ハミルトンに撃墜されてしまう。しかし数々の豪快なオーバーテイクなど、アルボンへの評価はいっそう高まった。

最後のノリスはデビュー戦の開幕戦から、カルロス・サインツと互角の戦いを披露した。マクラーレンのザク・ブラウンは７月に早くも契約延長を決めている。「カルロスも最高のシーズンを過ごしているが、ランドは少なくないプレッシャーのなか、本当によくやっている」と、べた褒めだ。

ふたりは互いを尊重し、いまのF1では珍しいチームメイト間の友情を育んでいるようにさえ見える。最終戦アブダビGPで、サインツはガスリーを逆転して選手権６位を獲得。逆にノリスはペレスに１ポイント及ばず、初年度での選手権トップ10入りを逃したが、予選では21戦中11戦でノリスがサインツを下している。

ノリスは外見に似合わない負けん気の強さを持つ。ブラジルGPでバルテリ・ボッタスやシャルル・ルクレールらとともにハードタイヤの扱いに手を焼いていた彼は、レース後半にミディアムを履くサインツに順位を譲り、それが結果的に、サインツの３位表彰台につながった。チェッカー後のクールダウンラップでエンジニアからそれを褒められたノリスは「僕が単に遅かっただけだよ」と、悔しそうに返した。

そして最終戦アブダビでは、最終周ペレスにかわされたために、選手権11位に終わった。ターン11での攻防を振り返って「親切過ぎた！」と、吐き捨てたノリス。しかし、心配することはない。トップドライバーたちと互角に戦う機会は、ラッセル、アルボンとともに必ず訪れるはずだ。それも、そう遠くないうちに。



今号のレポーター
ジョン・オレオビクツ
John Oreovicz
インディアナポリス在住のベテラン記者。インディカーは20年以上にわたり取材し続けているほか、NASCARやドラッグレースもカバーする。

from
Worldwide Pressroom

各国モータースポーツ最新事情 Lap.175

インディカーがエアロスクリーンを“大歓迎”しているワケ

HALOではなく、独自のドライバー頭部保護デバイス、エアロスクリーンを導入するインディカー
F1にHALOが装着されたときはネガティブな声も多く上がっていたが、エアロスクリーンに対してはどうなのだろうか

Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：INDYCAR

F1でHALOが導入されてから２シーズンが経ち、“効果的ではあるが醜い保護デバイス”という評判はかなり和らいできた。インディカーでもドライバー頭部保護デバイスの導入を模索し続けてきたが、当初からHALOの採用は否定していた。オーバルトラックでの視界に悪影響があるとドライバーから指摘されたためだ。

そんななか“エアロスクリーン”は2018年に発表された。スコット・ディクソンとジョセフ・ニューガーデンが初テストを行なったが、コクピット内の温度上昇とスクリーンそのものの歪みが問題となった。そして今年５月、インディ500開催中にレッドブル・アドバンスド・テクノロジーズが開発した第２世代のエアロスクリーンが登場。第２世代はスクリーンにHALO型フレームを融合させた弾道型で、チタンフレームが３点でモノコックに固定される。F1のHALOと同様150キロニュートンに耐えられる設計だ。

ドライバーの頭部保護は、インディカーではここ10年間、常に話題になってきた。11年のラスベガスでは、ダン・ウェルドンのマシンが宙を舞うとヘルメットがフェンスに衝突。05年の王者は帰らぬ人となった。15年ポコノでは、デブリがジャスティン・ウィルソンのヘルメットを直撃し、絶命する悲劇も起きた。もしエアロスクリーンのようなデバイスがあったら、両名の命は助かっていたかもしれない。

ハイスピードオーバルという特殊なレースが開催されるため、インディカーの頭部保護デバイスにはHALOよりも難しい条件がつきつけられたが、これまでにテストしたほとんどのドライバーは第２世代エアロスクリーンの出来を称賛する。最初にテストを行なったドライバーのひとりである14年の王者ウィル・パワーは「こんなに早くまとまるなんてすごく感銘を受けたし、デザイナーには感謝しきれない。安全性に関しては大きな変化になるね」と大絶賛。一方で「運転の仕方に変化はない。仮にあるとすれば、より良く安定的になった印象かな。マシンは乗りはじめからいい感触だったが、トラフィック内でどうなるのか見てみる必要はありそうだね」と懸念も示している。

第２世代エアロスクリーンのテストは10月２日に初めて実施され、パワーとディクソンが合計650マイルを走行。その後10月中旬にリッチモンドでテストしたニューガーデンは「慣れるのに30〜40周かかったが、いまは至って普通だよ」とこちらも問題なしといったところだ。その後もエアロスクリーン搭載マシンは、バーバーとセブリングのロードコースに場所を移してテストを実施。ニューガーデンとともにリッチモンドでのテストに参加したディクソンは、コクピット内の風通しが改善されたことに言及。バーバーでは雨が降り、セブリングでは気温も湿度も高いコンディションだったが、スクリーンが曇ってることはなく、この問題はかなり解消されてきたと言えよう。

とはいえ、すべての懸念が払しょくされているわけではない。ラバーやオイルが付着した際、ティアオフシールドをはがすことで視界がクリアになるのか、また雨中でマシンが連なる状態では視界にどれほど影響を及ぼすのかなど、まだ潜在的な課題も多い。また、ドライバーが自力でマシンから素早く脱出できるのかという点は安全性の面で非常に重要な要素だ。

それでも、大多数のドライバーはエアロスクリーンの導入を歓迎している。シリーズ通算37勝を誇るセバスチャン・ブルデは「とくにスーパースピードウェイなどではレース中に数えきれないほどのデブリのなかを走行する。エアロスクリーン導入によりドライバーの保護という観点では大きな前進になると思うし、みんな喜んでいるよ。インディカードライバーとしてより安全なレースになる」と新デバイスの導入に大賛成だ。果たして、2020年開幕戦セントピーターズバーグにはどんな姿のマシンが登場するのか。いまから楽しみは尽きない。


11月５日には、セブリングで４度目となるテストが実施された。このテストに参加したパトリシオ・オワードは「プッシュしているときは本当にエアロスクリーンは見えないんだ」と視界に問題がないことを強調した。

全日本MS会議 vol. 226

(議題) パロウの去就はいかに

Text : **大串 信** (Makoto Ogushi)

アレックス・パロウが12月のスーパーフォーミュラルーキーテストに参加しなかったことを受けて「日本のレース界は見捨てられるのか」と嘆く声が聞こえてきた。僕個人としては来年もパロウを身近に眺めたいので日本参戦を継続して欲しいとは願う。でも、もし来年彼が新しい挑戦に踏み出すのだとすればそれを応援したいし、だからと言って日本のレース界を卑下する気はない。

2017年の全日本F3選手権へスリーボンドから参戦したときのことだ。まったく無名だったパロウが、走り出すやいなや、トップクラスのタイムを記録しはじめたものだから僕は仰天した。ところが、とあるヨーロッパのレース界をよく知る人間は僕に「これくらいの選手はヨーロッパには大勢埋もれているんだよ」と冷ややかに言ったものだった。

それは本当なんだろう。やっぱり世界は広いなと僕は思った。思ったけれど、ではなぜそういう才能を持った選手たちは埋もれたまま終わってしまうのだろうとも思った。

パロウは日本に来なければ十中八九、埋もれたまま日々を過ごすことになっただろう。なぜならば彼は上位カテゴリーへステップアップするだけの資金を持っていなかったからだ。

いま、ヨーロッパでステップアップをするためには膨大な資金が必要だ。一説にはインターナショナルF3選手権でシートを確保するためには年間1億5千万円以上、有力チームだと2億円程度を用意しなければならないとか。今季の全日本F3選手権もコスト高騰が問題にはなっていたが、年間の活動費用は6千万円程度、これも考えてみればすさまじい金額だが、単純比較はできないとはいえヨーロッパではその2倍以上の資金が求められることになる。

F3レベルのメディア露出で年間1億5千万円をパブリシティでまかなうことは不可能だ。つまり、もはやヨーロッパでは採算度外視の体制を確保した選手しか事実上ステップアップすることは不可能なのだ。

だからパロウは日本へやってきた。彼がどれだけの資金を持ち込んだかは知らないけれど、ヨーロッパではどうにもならない少額で日本でF3を戦うことができた。そこで彼は才能を開花させ、スーパーフォーミュラへステップアップするきっかけをつかんだのだ。

もし今年スーパーフォーミュラに乗っていなければ、彼はこれ以上のステップアップをすることができなかったかもしれない。でも今季、チャンピオン争いを繰り広げたことによって彼の才能に対する評価はさらに上がった。その結果、欧米でもパロウが再評価され、あらためて何かのチャンスが彼にもたらされるのだとすれば、日本のレース界は、金がモノを言うヨーロッパでのレース界にはできなかった“純粋な才能育成”をやり遂げたということになるのではないか。結局は通過点になったとしても、世界のレース界のなかで、非常に重要な役割を果たしたのではないか。胸を張ってパロウを送り出すべきなのではないか。と、僕は思うのである。

あの日のポディウム

お立ち台写真で味わう“時代”の匂い Lap 44

Text : auto sport　Photo : XPB

2014 11 16

Macau F3

ギア・サーキット

今年、スーパーフォーミュラ王者となったニック・キャシディの出世レース。初挑戦のマカオで予選を7番手、予選レースを5位で終えたキャシディは、メインレースのスタート、サンフランシスコ・ベンドでの多重クラッシュを無事にくぐり抜ける。赤旗からのリスタート後、いったんは2番手に浮上したキャシディだったが、アウアーにかわされ3位でチェッカーを受けた。なお、このマカオが「海外レース初挑戦」だったトムスの山下健太は、日本人最上位の9位でフィニッシュ。キャシディは翌年主戦場を日本へと移すと、山下を抑え初年度に全日本F3のタイトルを獲得した。





L.アウアー
[Mücke Motorsport]



F.ローゼンクヴィスト
[Mücke Motorsport]



N.キャシディ
[ThreeBond with T-Sport]

auto sport No.1521 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

11/24 [sun]

RALLY バハ1000 フィニッシュ エンセナーダ出身のアラン・アンプディアが優勝。大会初挑戦のジェンソン・バトンはマシントラブルにより完走ならず

11/27 [wed]

F1 ホンダ、2021年もレッドブルとトロロッソにパワーユニットを供給することを発表

WEC シリーズのジェラール・ヌーブCEOが、プジョーが2022年にハイパーカーカテゴリーに参入すると表明したことは、進行中であるIMSAとのトップカテゴリーの統合に関する議論に「まったく影響しない」との見方を示しているとの報道

WRC TOYOTA GAZOO Racing WRTが2020年シーズンに向けてドライバーラインアップを発表。今季限りでシトロエンから離脱した6度の世界王者セバスチャン・オジエをエースとし、Mスポーツ・フォードのエルフィン・エバンスと19年シーズンのWRC2プロ王者となったカッレ・ロバンペラを起用する

WRC 今季限りでTOYOTA GAZOO Racing WRTのレギュラードライバーのラインアップから外れるヤリ・マティ・ラトバラがTwitter上で、来季の数戦にスポット参戦すべく活動していることを明らかに

11/28 [thu]

F1 フェラーリのセバスチャン・ベッテル、第三子の誕生に際して記者会見を欠席

F1 ウイリアムズ、2020年にニコラス・ラティフィをレギュラードライバーとして起用することを発表

11/29 [fri]

WEC 第4戦バーレーン8時間に向けてLMP1クラスのサクセス・ハンディキャップの数値が明らかに。TOYOTA GAZOO Racingの8号車TOYOTA TS050 HYBRIDが1ラップあたり2.72秒遅くなるという最大のハンデを背負うことに

WEC アストンマーティンでDTMに参戦しているRモータースポーツのフロリアン・カメルガー代表が、同社のマシンでWECのハイパーカーカテゴリーに参入することは可能である見方を示しているとの報道

AsLMS 鈴鹿サーキットを運営するモビリティランド、2020年11月20〜22日に、2020/21シーズンのアジアン・ル・マン・シリーズの開幕戦を開催すると発表。日本での開催は2018/19シーズン以来

WRC 来年4月16〜19日に第4戦として開催が予定されていたチリ戦を中止すると地元オーガナイザーが発表。同イベント開催時期が憲法改正に関する国民投票が行なわれることが原因

『オートスポーツ』No.1520 発売

11/30 [sat]

F1 最終戦アブダビGP 予選 メルセデスのルイス・ハミルトンがポールポジションを獲得。2番手にバルテリ・ボッタス、3位にレッドブルのマックス・フェルスタッペン

F2 最終戦アブダビ レース1 DAMSのセルジオ・セッテ・カマラが優勝。2位にカーリンの松下信治、3位にユニ・ヴィルトゥオーシのチョウ・グアンユー

12/1 [sun]

F1 最終戦アブダビGP 決勝 ハミルトンがポール・トゥ・ウイン。2位にフェルスタッペン、3位にフェラーリのシャルル・ルクレール

→ go to p.28

F2 最終戦アブダビ レース2 ユニ・ヴィルトゥオーシのルカ・ギオットが優勝。2位にDAMSのニコラス・ラティフィ、3位にセッテ・カマラ

OTHER FIAインターコンチネンタル・ドリフティング・カップ@筑波 Russian Drift Series Teamのゲオルギィ・チフチャン(ニッサン・S15シルビア)が優勝し、連覇を達成

12/2 [mon]

F1 2度のF1世界王者フェルナンド・アロンソが、2020年5月に開催されるインディ500に参戦する意志を表明する一方で、2021年にF1に復帰を果たすことも視野に入れていることが明らかに

WEC 2019/20年シーズンの第5戦として来年2月1日に開催が予定されていたサンパウロ6時間の中止が発表。あわせて、代替イベントとして、同年2月21〜23日にアメリカ・オースティンのサーキット・オブ・ジ・アメリカズで6時間耐久レースが実施されることも明らかに

WEC FIAの本部があるフランス・パリで『FIAホール・オブ・フェイム』の授賞式が行なわれ、過去から現在のル・マン24時間勝者及び、WECチャンピオン総勢29名が殿堂入りを果たした。中嶋一貴が日本人として初めて殿堂入り

12/3 [tue]

F1 ポストシーズンテスト@アブダビ 初日 ボッタスが1分37秒124をマークし、この日の総合トップに

F1 F1のモータースポーツマネージング・ディレクターを務めるロス・ブラウン、アブダビGPの前半にDRSが使用できない不具合が起きている間オーバーテイクが少なかったことを受け、ルールの大幅な改正が必要であることを再認識

FE 2020/21年に開催されるシーズン7より、世界選手権化されることが発表

WTCR 12月13〜15日にセパン・インターナショナル・サーキットで開催される最終戦マレーシアに、今季はGT300クラスで活躍したジョアオ・パオロ・デ・オリベイラがKCMGから参戦し、ホンダ・シビック・タイプR TCRをドライブすることが明らかに

12/4 [wed]

F1 ポストシーズンテスト@アブダビ 2日目 このテストにメルセデスのドライバーとしても参加したジョージ・ラッセルが1分37秒204をマークし、この日の総合トップに

F1 FIA世界モータースポーツ評議会(WMSC)がパリで開催され、2020年は開催レース数が22戦に拡大されることから、MGU-Kの使用数制限を2から3に拡大することが決定された

F1 WMSC、テストにおいてもチームがガレージ内を隠すことを禁止することを決定

SF 合同テスト@鈴鹿 初日 TEAM MUGENから参加しているユーリ・ビップスが1分36秒215を記録し、この日の総合トップに

WEC レベリオン・レーシング、2022年にハイパーカーカテゴリー参入を表明したプジョーとパートナーシップを締結したことを明らかに

WEC WMSCで2020/21年シーズンから始まるハイパーカーカテゴリーについて、OEMと呼ばれる自動車メーカーのブランドの下でホモロゲーションを取得していない車両の参戦を禁止することが決定

WEC 2020/21年シーズンからハイパーカーがトップカテゴリーとなることを受け、同シーズンよりLMP2マシンのエンジン出力を従来より40馬力(30kW)削減することをWMSCが承認。また、同シーズンよりLMP2クラスでもコントロールタイヤが導入されることになり、シリーズにおいてタイヤの開発競争が終了することに

WTCR 2020年の開催スケジュールがWMSCで承認。4月5日に開催されるモロッコ大会を開幕戦とした全10戦のカレンダーとなったが、このなかに日本戦は含まれず

WRC WMSCで2022年から導入される新しいテクニカルレギュレーションの基本骨子が承認。ハイブリッド化される最上位クラスの名称が、同年から『ラリー1クラス』となることなども決定

WRC 来季からTOYOTA GAZOO Racing WRTに加入するオジエ、すでにチームとのミーティングなどを始めていることを明かし、トップカテゴリー1年目となるロバンペラについて、成長のために「放っておく必要がある」とコメント

12/5 [thu]

F1 ハースでテストドライバーを務めるピエトロ・フィッティパルディ、レギュラー昇格を目指し来季は同チームからフリープラクティス出走を目指すとコメント

F2 ポストシーズンテスト@アブダビ 初日 チャロウズのルイ・デレトラが1分50秒543をマークし、この日の総合トップに

SF 合同テスト@鈴鹿 2日目 DOCOMO TEAM DANDELION RACINGの福住仁嶺が1分35秒190をマークしこの日の総合トップに

DTM 今季ウイリアムズからF1を戦ったロバート・クビカが、12月10〜13日にヘレスで実施されるテストでBMW M4 DTMをドライブすることが明らかに

12/6 [fri]

F1 ルノー、シャシー部門のテクニカルディレクターを務めたニック・チェスターがチームを離脱することを発表

F1 ベトナムGPの開催地となるハノイにおいて、同イベントで使用される施設が2020年1月中に完成する見とおしとの報道

F2 ポストシーズンテスト@アブダビ 2日目 デレトラが1分50秒124をマークし、この日の総合トップに

ETCR ロメオ・フェラーリス、2021年に本格始動するETCRに向け『アルファロメオ・ジュリアETCR』の製作プロジェクトを進めると発表

12/7 [sat]

F2 ポストシーズンテスト@アブダビ 3日目 カーリンのニキータ・マゼピンが1分50秒473をマークし、この日の総合トップに

12/8 [sun]

F1 マクラーレンのカルロス・サインツ、今季が自身のキャリアで最高のシーズンとなったことに言及し、同チームへの移籍は正しい判断だったとコメント

F1 メルセデスのチーム代表を務めるトト・ウォルフが、2020年以降も同チームにとどまることを示唆しているとの報道

EVENT NISMO FESTIVALが富士スピードウェイで開催され、2019年シーズンを戦ったニッサン系ドライバーやチーム監督、マシンが集結。2万8000人超のファンが来場

OTHER スーパーFJ 日本一決定戦 岩佐歩夢(Rn-sports制動屋Dプロ KK-S)が優勝

12/13 [fri]

『オートスポーツ』No.1521 発売 この号です

12/14 [sat]

WEC 第4戦バーレーン8時間

WTCR 最終戦マレーシア

12/15 [sun]

WTCR 最終戦マレーシア

12/27 [fri]

『オートスポーツ』No.1522 発売

OFF SHOT

今シーズン限りでの撤退を表明していたル・ボーセモータースポーツが、正真正銘のラストレースであるスーパーFJ 日本一決定戦に出場。決勝スタート前のグリッド上では、チームの坪松唯夫代表がボールシッターの伊東黎明選手にいつも以上に熱く(そして長く)声をかけるがみられました。その後一度その場を離れたもののすぐに戻ってきて、自撮りを開始。本誌取材班が撮影を申し出たところ「いや、最後だから自撮りだろ!」となぜか断固拒否。最後までちょっぴり頑固な坪松代表なのでした。



※このページの情報は12月8日(土)時点のものです

auto sport CONTENTS

No.1521 12/27

auto sport 2019年12月27日号（隔週金曜日発売）
2019年12月13日発売　第56巻第25号　通巻1521号

特別付録 ｜ スーパーGT 2020年カレンダー

発行人：星野邦久　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor　田中康二 Koji Tanaka
Deputy Editor　中野一史 Kazushi Nakano
Editorial Staff　角田五十四 Isoshi Sumida
高橋和清 Kazukiyo Takahashi
高藤昌洋 Masahiro Takato
佐藤彩子 Ayako Sato
藤井由夏 Yuka Fujii
上坂元 宏樹 Hiroki Kamisakamoto
平野　健 Takeshi Hirano

Art Director/Designer　原　靖隆 Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer　本間将一 Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）

DTP Staff　樋口義憲 Yoshinori Higuchi
片山健一 Kenichi Katayama

Publishing Manager　有冨誠一郎 Seiichiro Aritomi

Cover photo　田村　翔 Sho Tamura

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

FROM PIT CREW

●いまから3カ月以上前のこと。ちょうどF1イタリアGP取材中に日本から着信が入った。電話の主はジュニアフォーミュラを中心に活動するル・ボーセモータースポーツの坪松唯夫代表だった。そこで「今シーズン限りで会社を解散する」と聞いたときは、状況がまったくのみ込めず、モンツァのパドックでひとり動揺していた。個人的な話だが、ル・ボーセには若いころ1年だけドライバーとしてお世話になったことがある。「ブレーキがイケてない」「ヘタクソ」と数えきれないほど手厳しいアドバイスをいただいた記憶がいまだ鮮明に残るが、その後は編集者として「レースの奥深さ」「エンジニアリングの面白さ」などをご指南いただいた。「若手ドライバーの“才能”の見分け方」は、坪松さんの感覚・嗅覚によってもたらされるもので、簡単には身につけられないことも学ばせていただいた。ル・ボーセをたたんだ坪松さんは「まだ身体が動くうちに新たな夢にチャレンジする」のだそう。その内容は「しゃべっちゃうと減るから教えない（笑）」とも。来季は、現場で“坪松節”が聞けないと思うと寂しい限りだが、坪松さんの新たな挑戦を（内容は分からないが）心より応援したい。いままでありがとうございました。（田中）

●僕は比較的英語に触れる機会が多い人間なんですけど（別に話せるわけではない）、最近常々思っていることがひとつ……英文って基本的に小文字で書かれてるから、大文字だと綴りの間違いって気づきにくいですよね。この1カ月でスペルミスの見落としが数回。一番危なかったのがパスポートの更新のとき。自分で書いた名前の間違いすら気づかないのかよというくらい分からない。あ、自分が注意不足なだけですね、スイマセン。（家帰って見直してみたら間違えてたりして……　きゃりー）

●今年もF1全21戦が終わり、やっとオフ。がしかし、3カ月後には開幕してるんですね。ちょっと電卓を叩いてみたところ、約95日間、計2200時間ぐらいでしょうか。3カ月は短く感じるのに2200時間はものすごく長く感じるなぁと、FIAの表彰式の写真を見ながらしみじみ。それにしても、ハミルトンさまのスーツはおしゃれなんでしょうけど、クセが強すぎる。私には肩パッドの具合が宇宙服にしか見えません。（もしくは80年代ファッションか。yuka）

●来月開催のラリーモンテカルロに向けて、トヨタとヒュンダイのテスト走行がフランスアルプスで行なわれた。ヤリスに乗ってラリーモンテカルロに挑むセバスチャン・オジエは7連勝がかかっているし、カッレ・ロバンペラにとってWRカーに乗りシリーズ戦に挑む記念すべき年になる。来年のラリーモンテカルロのスタートセレモニーはオテル・ド・パリ前で行なわれ、去年以上に多くのファンが集まるだろう。個人的にはもう一度観に行きたいのですが……いまは仕事頑張ります！　読者の方で時間を上手く確保できる人がいましたら、スタートセレモニー観戦をお勧めします。モナコの夜景はとってもきれいですよ!!
（現地で食べた4種チーズのピザが美味しかったです　ヒラケン）

2019 F1 Abu Dhabi Post-Season Test

満足したのはピレリだけ？

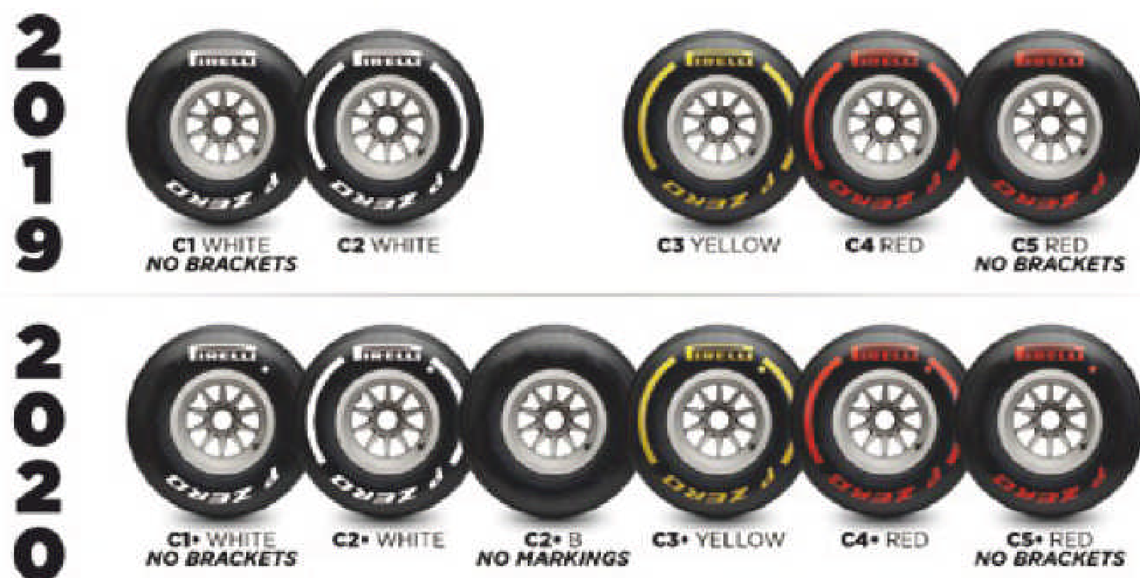
2020年仕様タイヤに賛否
不採用でも経験値は18インチ時代に引き継ぎ

最終戦後にアブダビで2日にわたり来季に向けたタイヤテストが実施されたピレリが持ち込んだ2020年用タイヤの評価は相変わらず芳しくないようだったが……？

ピレリは、2019年用タイヤの継続採用ではなく、20年に向けてホモロゲーションを取得したタイヤを受け入れるようにチームを説得するという大きな課題を抱えて、アブダビテストを終了した。

オーバーヒートとそれにともなうデグラデーションを防ぐため、ピレリはより硬めの構造にしたタイヤを開発。それに多大な時間と資金を費やしてきたが、来季にどのタイヤが生産されるのか――その判断はチームに委ねられることになった。10チームのうち7チームが来シーズンも現行のタイヤを使い続けることに投票すれば、ピレリの労力はまったくの無駄となる。だが、同社においてモータースポーツ部門のディレクターを務めるマリオ・イゾラは、こうした状況に置かれていても、まったく動じていない。

「つい先日、20年用の新しいタイヤのホモロゲーションを取得したばかりだが、10チーム中7チームがその採用に反対した場合、19年スペックのタイヤを継続して使うことになる。我々としては、彼らがどのような決断を下そうとまったく気にならない。あとは彼らに任せた。さらに、どのような結果になろうと、新しいタイヤのテストで得たデータや知識は、18インチホイールが導入される21年用タイヤの設計や開発に役立つはずだ」と、イゾラは前向きなコメントを残している。



2020年用タイヤとして持ち込まれたのは6種類。C1〜C5のほか、C2Bも持ち込まれた。これはC2が機能しなかった時に備えたものだが、2020スペックが採用されてもC2BではなくC2が使用される見通し。



Pirelli &C.S.p.A

アメリカGPのフリー走行1回目にテストを行なった際の評価は、非常に低いものだった。

「路面が非常に汚れていたうえに、ものすごく寒かったせいだ」とイゾラは主張するが、アブダビでドライバーたちに新しいタイヤの印象を聞いたところ、肯定的なコメントを寄せたドライバーは多くなかった。常に慎重なバルテリ・ボッタスはこう語っている。

「新しいタイヤからこれ以上優れた点を見出すことはできないように感じたと言わざるを得ない。従来のタイヤよりも少し遅いと感じたくらいだ。挙動はほぼ同じだった」

一方、ロマン・グロージャンの発言は、いつもの彼らしいものだった。

「誰もが望んでいたように、大きく変わった。ただ、全面的に新しいタイヤに満足し、熱によるデグラデーションや、前のマシンに接近した際の影響といった数々の問題を解決できると思うかと聞かれた場合、正直な意見を言わせてもらえば『ノー』だ。完全に問題を解決することはできないだろう。いくつかのコンパウンドではデグラデーションの問題は改善されている。内圧を低めにして走行できるのもありがたい。それほど柔らかいわけではないが、それはいいことだ。ただし、理想的かと言われるとそうではない。全体的に見ると、スティント中にオーバーヒートやマネジメントを気にしなければならない状況は依然として変わらないように思う」

ヤスマリーナで集めた情報から言えるのは、「新しいC3とC5コンパウンドは進化している」とエンジニアたちには評価されているようだった。一方、C2とC4については、デグラデーションは変わらず、19年スペックよりもグリップ力が低く、後退していると判断されている。ちなみにC1は、このコースで使うには硬すぎて、テストすらされなかった。

ところが、チームが20年シーズンに向けて、コンパウンドを選り好みできるわけではないと、イゾラは警鐘を鳴らしている。

「チームに念頭に置いてもらいたいのは、彼らは19年のパッケージと20年のパッケージのいずれかを選ぶしかないということだ。それぞれプロフィールや構造が異なるため、ふたつのパッケージのタイヤを混在させることは技術的に不可能だ。つまり、19年スペック

XPB



来季ルノーのレギュラードライバーとして起用されるエステバン・オコンが、同チームでの初仕事としてアブダビテストに出走。来季の実戦復帰に向け大きな助けになったと話した。

か20年スペックの、C1からC5のフルラインアップをを選んでもらうしかない。それぞれのスペックから好きなコンパウンドを自由に組み合わせることはできないのだ」

現状に対するピレリの意見を求めると、イゾラはこう答えた。「ドライバーはより多くのグリップを求めている。したがって、タイヤが遅くなったと感じれば、それを拒否するのは当然だ。しかし、我々の目標は1ラップでのグリップのピークをより低く設定することだった。そして、オーバーヒートを発生させることなく、できる限り長い距離でデグラデーションをより少なくし、安定性を向上させることだ。その点では、少なくともこれまでにチーム側から寄せられた意見から判断すると、目標を達成したと思っている」。

来季用のタイヤを決める投票は9日に行なわれる。本稿終了時点では、その結果は明らかになっていない。

2019 F1 アブダビポストシーズンテスト 総合結果 (12/3-4)

Pos.	No.	Driver／Team	Time	Compound
1	77	V.ボッタス／メルセデス	1'37"124(Day1)	C4 2019
2	63	G.ラッセル／メルセデス	1'37"204(Day2)	C5 2020
3	16	C.ルクレール／フェラーリ	1'37"401(Day2)	C5 2019
4	5	S.ベッテル／フェラーリ	1'37"991(Day1)	C5 2020
5	18	L.ストロール／レーシングポイント	1'37"999(Day2)	C5 2020
6	10	P.ガスリー／トロロッソ	1'38"166(Day2)	C5 2020
7	26	D.クビアト／トロロッソ	1'38"183(Day1)	C5 2020
8	11	S.ペレス／レーシングポイント	1'38"434(Day1)	C5 2020
9	55	C.サインツ／マクラーレン	1'38"729(Day2)	C5 2020
10	31	E.オコン／ルノー	1'38"950(Day2)	C4 2019
11	23	A.アルボン／レッドブル	1'39"181(Day2)	C4 2019
12	8	R.グロージャン／ハース	1'39"526(Day1)	C5 2020
13	51	P.フィッティパルディ／ハース	1'39"682(Day2)	C5 2019
14	4	L.ノリス／マクラーレン	1'39"741(Day1)	C5 2020
15	99	A.ジョビナッツィ／アルファロメオ	1'39"811(Day2)	C5 2020
16	33	M.フェルスタッペン／レッドブル	1'39"926(Day1)	C3 2020
17	40	N.ラティフィ／ウイリアムズ	1'40"188(Day2)	C4 2020
18	63	G.ラッセル／ウイリアムズ	1'40"368(Day1)	C5 2020
19	7	K.ライコネン／アルファロメオ	1'40"903(Day1)	C4 2019
20	38	S.ゲラエル／トロロッソ	1'41"640(Day1)	C4 2020
21	41	R.ニッサニー／ウイリアムズ	1'43"892(Day2)	C4 2020

2019 FIA F2 Post-season Tests

3日で15秒

角田裕毅

小さな体に詰め込んだ“来季”への理解度

F1を目指し、今季ヨーロッパへとわたった角田裕毅が
早くもFIA F2のポストシーズンテストに臨んだ
事前に準備は整えきれていなかったようだが
来季に向けてかなり実り多い走行となったようだ

FIA F2最終戦の4日後、アブダビのヤス・マリーナ・サーキットで12月5～7日に開催されたポストシーズンテストに、レッドブル・ジュニアでホンダ育成の角田裕毅はカーリンから参加した。3日間をとおした最速タイムで比較すると、角田は総合トップのルイ・デレトラ（チャロウズ）から0・994秒後れの総合14番手、同じカーリンでテストに参加したニキータ・マゼピンには0・645秒差をつけられた。

とはいえ、パフォーマンスランで始まりロングランで終わる午前セッション、ロングランで始まりパフォーマンスランで終わる午後セッションを丹念に追うと別の発見がある。初日午前は13番手で午後は17番手、2日目午前は13番手で午後は7番手、最終日午前は7番手で午後は6番手と、角田は着実に成長していた。先の〝総合14番手〟という順位はあくまで一面に過ぎず、彼のパフォーマンスを正確には表してはいない。

そして、彼自身も3日間の進歩を実感していた。「予選を想定したパフォーマンスランで思うようにいかず、少し時間はかかりましたが、最終日の午前に走り始めて少し経って理解が追いつきはじめました。決勝を想定した15周のロングランでも最初はニキータから15～16秒は遅れていました。でも、最終的には彼に勝てたというか、総合タイムでは僕がリードする形で終われました」と満足げな表情を見せた。

「もちろん、予選を想定したパフォーマンスランでは課題が残っているし、カーボンブレーキの扱い方などF2マシンの乗り方は想像以上にF3とは違います。自分自身は進歩したという手応えは感じたけれど、F2のレベルに立てているかと問われたら、自信をもって『立てている』と答えるだけの余裕はありません。これからもっともっと改善していきたいですね」と兜の緒を締めることも忘れなかった。

個人的に心配していたのは角田の体力面である。レーシングドライバーのなかでもひときわ小柄な彼が「シミュ





今季途中からFIA F2にデビューを果たした万璃音。1分51秒877というタイムで総合19番手となったが、来季に向けては貴重な走行が得られたことは大きいだろう。

万璃音はトライデントから参加。「不安定」なマシンに手こずり総合19番手

今季のEFOで戴冠獲得が濃厚となっていた佐藤万璃音は、カンポスからFIA F2第9大会（スパフランコルシャン）へデビューを果たした。もっとも、同大会のレースはほぼ中止となったため、実質的には3大会6レースを戦って最高位は11位。このまま来季もカンポスと見られていたが、ポストシーズン・テストにはトライデントから参加した。「初日午前から最終日午後まで、チームや僕がいろいろと手を尽くしても、21号車に対する印象はほとんど変わらなかった。とにかく不安定だった」と、3日間を通した最速タイムの比較でルカ・ギオットに次ぐ19番手に留まった万璃音は肩をすぼめた。初日午後には今季ランキング3位のルカ・ギオットが車両評価のため21号車に乗り込んだが、彼もこのクルマには手を焼いた。2020年の活動に関して問うと、「それは分かりません！」と、万璃音は冗談めかしたいつものセリフを口にした。これはほぼ決まりと見ても良いだろう。



レータでも走らなかったし、初めてF2のクルマに乗ります」という状況で3日間しっかり走り込めるのか？　と首を傾げた。しかし、それは杞憂だった。「3日目午前のセッション後は身体に疲れを感じました。でも、ニキータが分けてくれた栄養ドリンクを飲んだら、あっという間に疲れが飛んだ」と角田は苦笑い。

ヨーロッパに活動拠点を移してまだ1年少々。FIA F3とユーロフォーミュラ・オープン（EFO）に掛け持ちで参戦し、来季は早くもF2参戦が噂される角田。この歩みの速さを彼自身はどう感じているのか？

「すごく恵まれていると思いますし、いい機会を与えていただいていると思います。自分はいま成長している過程で、これまで以上に大きな引き出しを作れるような舞台に立たせてもらっています。確実に今後へつなげたい」

2020年シーズンの活動について問うと「発表する内容も発表する日時も、すでに決まっています。年明けまで待ってください」と角田。とはいえ、「今回のテストを振り返ると、すごく中身の濃い3日間でした。チームのおかげです。もっともっと改善して、来年の開幕戦まできちんと準備したい」と語るように、明言こそしないものの来季の活動のひとつとして、カーリンでF2を戦うことはもはや既定路線であると見てもいいだろう。

テスト終了後、角田や佐藤万璃音とともにサーキット近くの日本料理屋で打ち上げた。午後10時発の便で日本へ戻るという角田は、料理を次から次にたいらげるほど食欲旺盛。食後、アブダビ国際空港までクルマで送り届けた。小柄な彼が収まるくらい大きなレッドブルのロゴ入りバッグを引きずりながらも、角田はしっかりとした足取りで、まぶしい明かりがこぼれる建屋の入口へと向かった。

2019 FIA F2 ポストシーズンテスト総合結果
（アブダビ／12月5-7日）

Pos.	Driver	Team	Time
1	L.デレトラ	チャロウズ・レーシングシステム	1'50"124
2	R.シュワルツマン	プレマレーシング	1'50"176
3	M.アームストロング	ARTグランプリ	1'50"436
4	C.アイロット	ユニ・ヴィルトゥオーシ	1'50"461
5	N.マゼピン	カーリン	1'50"473
6	G.チョウ	ユニ・ヴィルトゥオーシ	1'50"564
7	R.ボシュン	MPモータースポーツ	1'50"630
8	P.ピケ	チャロウズ・レーシングシステム	1'50"812
9	D.ティクトゥム	DAMS	1'50"818
10	F.ドラゴビッチ	MPモータースポーツ	1'50"831
11	C.ルンガー	ARTグランプリ	1'50"888
12	M.シューマッハー	プレマレーシング	1'50"897
13	N.カリ	カンポス・レーシング	1'51"032
14	角田裕毅	カーリン	1'51"118
15	A.マルケロフ	BWT HWAレースラボ	1'51"193
16	G.アレジ	BWT HWAレースラボ	1'51"302
17	S.ゲラエル	DAMS	1'51"313
18	L.ギオット	トライデント	1'51"570
19	佐藤万璃音	トライデント	1'51"877
20	R.ニッサニー	トライデント	1'51"979
21	G.サマイア	カンポス・レーシング	1'52"035
22	M.ラグナタン	MPモータースポーツ	1'52"467

※編集部集計

末恐ろしい19歳の吸収力

レッドブル・ジュニア――J.ビップス 2度目の鈴鹿で示したポテンシャル

今季最終戦鈴鹿で突如SFデビューを果たしたビップス
いまだ来シーズンのシートは確定していないようだが
フル参戦となれば日本のドライバーたちを“食う”
SF走行2度目の19歳がそう予感させる輝きを見せた

2019年シーズンの全日本スーパーフォーミュラ選手権で、年間3人のドライバーを次々に起用したのがレッドブル・ジュニアとの協力体制で参戦するチーム無限の15号車。一部では「まるでシリーズ戦をオーディション会場にしているよう」という声も挙がっていたが、12月4日～5日にかけて鈴鹿サーキットで行なわれた合同テスト・ルーキーテストでは、最終戦にスポット参戦したユーリ・ビップスが戻ってくる形となった。

「来年、スーパーフォーミュラにフル参戦するかどうかは分からないよ。ただ、同じ週に開催されていたFIA F2のテスト（12月5～7日）ではなく、スーパーフォーミュラのテストに参加するようにとヘルムート（マルコ博士）から要請されたから、かなり日本で走る確率は高いんじゃないかと思う」とビップス本人は今回のテスト参加について語った。

さて、そのテストでビップスは、初日に1分36秒215をマークしてトップタイム。2日目は1分35秒342と、さらに約1秒タイムアップし、総合3番手で終えている。今回のテストでは、ドライだった初日の午前・午後、さらに2日目の午前と、どのセッションも赤旗終了となっており、満足にニュータイヤでのアタックを行なえなかったドライバーも多かったが、そんな状況のなかでもビップスは存在感を示したと言っていいだろう。そして、そこにはタイム以上に、最終戦からの進歩がしっかりと表れていた。

「日本に来てからミーティングをして、今回のテストに臨んでもらいましたが、それ以前に最終戦の決勝でマイレージを稼ぐなかで、本人が色々と試して満足していた部分はありました。それがあったおかげで、走り出しからそこそこいいところにいけたのかなというのはあります。やはり本人が勉強熱心で、野尻（智紀）選手のオンボードを見せてくれとか、データも見せてくれと言ってくるタイプですし、タイムの伸びしろもある。こちらから路面などに関



T.Moriyama



スリーボンドとタッグを組み、2016年以来のSFに復帰を果たしたドラゴコルセ。今回のテストでは松下信治とシャルル・ミレッシを起用し、松下は１分35秒871で総合６番手とまずまずの結果を残している。

してのインフォメーションを与えて『これぐらいはいけるだろう』と言うと、そこまでキチンと確認して、また次のタイヤを入れる時には『もうちょっと、もうちょっと』と攻めていって、ヨコハマタイヤの限界を分かってきたのかなと言う感じもありましたね」と、話したのはピップスを担当した星学文エンジニアだ。

一方、ピップス本人に話を聞くと、ヨコハマタイヤに関しては、これまで欧州のレースで使用してきたピレリタイヤよりも合わせ込みは容易だったと語る。

「ピレリの方がでグラデーションが大きいし、路面温度に対して敏感だから、使いこなすのが難しい。その点、ヨコハマの方が、タイヤの作動域が広い。違いがあるとしたら、コーナーのなかでの挙動。ヨコハマは横方向のグリップが高いから、ボトムスピードを上げていくことができる。それに順応するだけだった」

ただし、スーパーフォーミュラを戦ううえで難しくなるだろうと感じているのは、各サーキットに対する経験値の不足だとも語る。

「僕自身、ドライバーとしてそれほど弱点はないと思っているし、今回のテストを通じて、クルマに対してより自信が持てた。でも、たとえば鈴鹿の場合、僕は最終戦の決勝中も常にコンマ2～3秒、他のドライバーたちから遅れていたんだ。それはここでずっと走っているドライバーたちが、タイムを出すための秘密を知っているから。だから、今回のテストでは野尻選手のデータや車載映像を見て、自分もアクセルワークやステアリングワークなどを変えていった。その結果、いまでは他と遜色のないセクタータイムを出せるようになったし、鈴鹿に関してはクルマのポテンシャルもほぼフルに使えていると思う。でも、他のサーキットに行けば、また経験の差が出てくるし、最初からクルマのポテンシャルすべてを使いきることはできないだろうね」

来季スーパーフォーミュラに参戦することになった場合は、ほぼすべてのサーキットが初体験となる。金曜の専有走行と土曜のフリー走行で、どこまで初めてのコースでの自分の実力を出し切れるのか。そこでエストニア出身の19歳の真価が問われるだろう。

合同テスト・ルーキーテスト 総合結果（鈴鹿サーキット／12月4～5日）

Pos.	No.	Driver／Team	Engine	Time/Session
1	5	福住仁嶺／DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	1'35"190 / 3
2	1	山本尚貴／DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	1'35"260 / 3
3	15	J.ピップス／TEAM MUGEN	H	1'35"342 / 3
4	064	大湯都史樹／TCS NAKAJIMA RACING	H	1'35"441 / 3
5	16	野尻智紀／TEAM MUGEN	H	1'35"478 / 3
6	012	松下信治／ThreeBond Drago CORSE	H	1'35"871 / 3
7	3	山下健太／KONDO RACING	T	1'35"966 / 3
8	50	L.アウアー／B-Max Racing with motopark	H	1'36"062 / 3
9	65	牧野任祐／TCS NAKAJIMA RACING	H	1'36"482 / 4
10	38	石浦宏明／JMS P.MU/CERUMO･INGING	T	1'36"516 / 3
11	018	国本雄資／carrozzeria Team KCMG	T	1'36"552 / 3
12	19	関口雄飛／ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	T	1'36"578 / 3
13	36	宮田莉朋／VANTELIN TEAM TOM'S	T	1'36"647 / 4
14	51	C.ミレッシ／B-Max Racing with motopark	H	1'36"755 / 3
15	17	塚越広大／REAL RACING	H	1'36"792 / 2
16	39	坪井 翔／JMS P.MU/CERUMO･INGING	T	1'36"874 / 3
17	20	平川 亮／ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	T	1'36"906 / 3
18	4	S.フェネストラズ／KONDO RACING	T	1'37"040 / 2
19	37	N.キャシディ／VANTELIN TEAM TOM'S	T	1'37"209 / 3
20	64	大津弘樹／TCS NAKAJIMA RACING	H	1'37"789 / 1
21	18	小林可夢偉／carrozzeria Team KCMG	T	1'37"849 / 4
22	8	片山義章／TEAM LEMANS	T	1'39"180 / 3
23	12	C.ミレッシ／ThreeBond Drago CORSE	H	1'52"223 / 4

T.Moriyama



サッシャ・フェネストラズと宮田莉朋という、今季の全日本F3選手権でタイトルを争ったふたりもSF初走行を完了。両名ともにタイム、順位こそ振るわなかったが、来季のシートの有無も含め注目株には違いない



K.Kobayashi



T.Moriyama


FormulaE

2019/20年シーズンはディルイーヤE-Prixで開幕を迎えた。初戦は優勝こそのがしたものの、メルセデスとポルシェという初参戦２メーカーが表彰台を獲得すると、第２戦をBMWが制し、メーカー系チームがシリーズを引っ張るという新たな時代の幕開けを予感させるものであった。


FormulaE

電動カテゴリーで初めての世界選手権化

フォーミュラE、7年目にして「世界最高峰」の仲間入りへ

Text：autosport web

フォーミュラEは12月3日、2020／21年のシーズン7よりシリーズがFIAが定める世界選手権となることを発表した。

持続可能なモビリティの採用を促進することを目標に、フル電動フォーミュラカーを用いて世界各地の主要都市でレースを開催するという、従来のモータースポーツカテゴリーとはまったく異なるアプローチを採ってきたフォーミュラE。シリーズのCEOを務めるアレハンドロ・アガグとFIA会長のジャン・トッドが共有する「夢」として、14年に産声をあげたこのカテゴリーは、現在行なわれている19／20年のシーズンで6年目を迎えている。まだ歴史の浅い選手権だが、年々参戦する自動車メーカーが増加し、それにともないワークスドライバーの割合も上昇。今季は過去最多12チームと計24台のクルマとドライバーのラインアップを誇り、いまやもっとも競争力のあるモータースポーツカテゴリーのひとつに成長を遂げた。

そんなシリーズを世界選手権に認定する決定は、FIAとFIA世界モータースポーツ評議会（WMSC）の現職メンバーによって検討され、投票の結果、フォーミュラEを電動フォーミュラカーレースにおける世界最高峰とすることが承認された。そして、この決定を受けて、アガグとトッドはフランス・パリのコンコルド広場にあるFIA本部で合意をまとめ、来季であるシーズン7からの世界選手権化を正式に確認した。

「いつの日か世界選手権になるというのが我々の野望だった。この時点までに我々が成し遂げてきたことはすべて、この特別な瞬間に向けて動いていたんだ」と語るのは、シリーズの創設者でもあるアガグ。

「この合意と発表により、フォーミュラEは世界のシングルシーターレースのトップレベルに押し上げられることになった。これは多くの関係者の多大な努力によるものであり、トッド会長とFIAの支援なしには不可能だった。チームとパートナーが示してくれた献身的な取り組みも同様だ」

また、トッドもフォーミュラEが世界選手権として認められたことを誇りに思うとコメント。

「フォーミュラEというシリーズの作成と開発は、私にとって素晴らしい冒険だった。今日、世界選手権のステータスを得られたことを誇りに思う。この旅を始めてから、このカテゴリーは間違いなく強さを増してきた。短期間でこのシリーズは自動車業界にとって重要な分野であることが証明され、今シーズンの開始前には新たにふたつの主要メーカーが選手権に加わり、その総数は合計10となった。これらのメーカーとそれぞれのチームの献身的な取り組みとプロ意識は、シーズンが進むごとに質が向上しているドライバーリストに反映されている。14年に中国・北京での初レースと、その後のすべてのE・PrixでフォーミュラEは最先端の電動レースのコンセプトが機能することを証明した。フォーミュラEが最新の世界選手権となることを心から歓迎する」

歴代ル・マンウイナー／WEC王者29人が表彰受ける

WEC王者・中嶋一貴 日本人初のFIA殿堂入り

Text：autosport web

12月2日、フランス・パリで『FIAホール・オブ・フェイム（FIA殿堂）』の授賞式が行なわれ、過去から現在のル・マン24時間で顕著な活躍を見せたドライバーおよび、WECチャンピオン総勢29名が殿堂入りを果たした。トヨタの中嶋一貴もこのひとりとなり、日本人として初めてこの栄誉を与えられている。

FIA殿堂は、かつてのチャンピオンであり現在もFIAが重んじる献身、品位、尊敬、スポーツマンシップを示している人物のなかにある価値を強調するものとして2017年に創設されたもの。これまでF1やWRCの王者が殿堂入りを果たしている。

2日に行なわれた式典では、1981年にランチアで戴冠したギャレットソンから、ディフェンディング・チャンピオンであるセバスチャン・ブエミ、一貴、フェルナンド・アロンソまで29名が表彰された。また、F1で2度ワールドチャンピオンの称号を得ているアロンソは、殿堂入りを2度果たした初めてのドライバーとなっている。

81～92年に開催された旧WEC王者として栄誉を受けたのは12名。この期間の招待者には、ル・マン24時間を6度制したジャッキー・イクスや、優勝5回のデレック・ベル、そして2度WECチャンピオンとなったジャン・ルイ・シュレッサーらが含まれる。

残りの17名は2012年に誕生した新生WECの王者たち。前述のトヨタドライバーをはじめ、アンドレ・ロッテラーやブノワ・トレルイエなどアウディで栄冠を勝ち取った者たちや、マーク・ウェバー、ニール・ジャニなどポルシェで活躍したチャンピオンドライバーたちが登場し、称賛を受けた。

FIA



セレモニー会場にはトヨタTS050ハイブリッドのほか、イクスがドライブした1983年のポルシェ956、デレック・ワーウィックとヤニック・ダルマスが操った92年のプジョー905エボ1ビスが登場した。

FIA

日本人として初めてFIA殿堂入りを果たした一貴。日本国内外でしのぎを削りあったアンドレ・ロッテラーらとともにモータースポーツの歴史に名を刻んだ。


TOYOTA

トヨタは2018年の東京オートサロンで『トヨタGRスーパースポーツ・コンセプト』を世界初公開。来季以降のWECではプライベーターとして最高峰カテゴリーを戦うことは叶わないことに。

WECの最高峰に新たな“縛り”が

ハイパーカー“メーカー”以外はお断り

Text：sportscar365

12月４日、フランス・パリで2019年最後の世界モータースポーツ評議会（WMSC）が行なわれ、WECの2020/21年シーズンに新設されるトップカテゴリー『ハイパーカー規定』について、OEMと呼ばれる自動車メーカーのブランドの下でホモロゲーションを取得していない車両の参戦を禁止する決定が下された。

これまで同規定ではマニュファクチャラーやコンストラクター、レーシングチームなどが、車両レギュレーションに合わせて自由に車両を製造することを許可していた。しかし、今回のWMSCでこの分野について変更がなされ、ハイパーカークラスには実質的にOEMとの関係なしに同クラスへ出場することができなくなった。

FIAの声明によると、ハイパーカークラスに参戦するエントラントは「自動車メーカーが持つブランドの下でホモロゲーションを受けた車両を用いなければならない」という。これはバイコレス・レーシングのように、自動車メーカーのブランドに属さないオリジナルマシンでの参戦を計画していた企業などから単一での参戦権を奪う可能性を含んでいる。また、FIAがOEMとみなされる企業の基準をまだ明確に定義していないため、アメリカのスポーツカーメーカー、スクーデリア・キャメロン・グリッケンハウスにどのような影響を与えるのかは不明のままだ。

この他、WMSCではハイパーカークラスの名称および、チームスタッフの人数が確認された。まずカテゴリー名称はこれまで暫定的に使われてきた“ハイパーカー”を踏襲する『ル・マン・ハイパーカー』が新たなクラス名に採用されることに決定。また、シリーズタイトル名称はFIAワールド・エンデュランス・ドライバーズと、FIAワールド・エンデュランス・マニュファクチャラーズとなることが確認されている。

また、運用スタッフの数だが、同クラスの運用スタッフは40名に制限される。しかし、ハイブリッドシステムを搭載するクルマを走らせる場合には、43名まで拡大することが許可された。この規定を適用すると、ノンハイブリッド車での参戦を発表しているアストンマーティンは40名、トヨタと2022年の世界戦参入を目指しているプジョーは43名の現場スタッフでレースに臨むこととなる。

2022年の参戦に向け体制の一部を明らかに

プジョーがレベリオンとコラボ「我々は若く野心的な反逆者」

Text：平野隆治（Ryuji Hirano）



REBELLION RACING

発表とともに公開されたレンダリング画像。レベリオンとしては、プジョーとパートナーシップを結ぶことでWECのトップカテゴリーに2022年から“復帰”することが可能となった。

ハイブリッド搭載のハイパーカーで2022年のWEC参戦を発表したプジョーが、強力なパートナーを迎えることになった。長年スポーツカーレースのトップカテゴリーで活躍し、2019/20シーズンもLMP1クラスで活躍するプライベーターの雄、レベリオン・レーシングだ。

レベリオンは12月４日、プジョーとの提携を発表。両者は2022年に向け、20年１月にレベリオンとプジョー・スポールでチームを編成し、プロジェクトの流れを決めていくという。

「レベリオンのWECでの経験は、最強のチームを編成する際の大きな資産となる。これはチームの上海での勝利で裏付けられたものだ」と語るのは、PSAモータースポーツ代表のジャン・マルク・フィノー。「我々の役割はそれぞれ担当によって分割されるが、チームはベルサイユ近郊のサトリーを拠点に、ともに活動することになる」。

また、レベリオンのプレジデント兼オーナーのアレクサンドル・ペシは「我々は若く、野心的な“反逆者”だ。プジョーと価値観を共有していることを誇りに思うよ」とコメント。「プジョー・スポールの技術的なノウハウと、レベリオンの経験を組み合わせることで、新しい耐久レースの時代を開始する野心を示すことができるだろう」

ハイパーカーとバランス取り LMP2のエンジン出力が削減へ

Text：sportscar

12月４日のWMSCにおいて、2020/21シーズンのLMP2クラスのエンジン出力が40馬力（30kW）削減されるほか、タイヤサプライヤーが単一化されることが決定した。今回の変更はLMP2クラスのマシンと、2020/21年シーズンからLMP1に代わって登場するル・マン・ハイパーカークラスのクルマが「コース上で共存することを促進する」ために行なわれるもの。ハイパーカーのパフォーマンスがル・マンのサルト・サーキット1周を3分30秒で走るペースとし、現在のLMP1カーよりもLMP2マシンのラップタイムに近くなるように設定されているため、ふたつの異なるクラスの間でラップタイムが重ならないようにする必要があるのだ。

現在、LMP2カーはギブソン製4.5ℓV8NAエンジンによって約600馬力を発揮しているが、来季以降は560馬力に制限される。なお、この規則は22年からヨーロピアン・ル・マン・シリーズでも導入される予定だが、アジアン・ル・マン・シリーズや、北米のIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権で同様の調整が施されるか否かは現時点で明らかになっていない。

また、今季のLMP2クラスではミシュランとグッドイヤーがタイヤを供給しているが、来季からのコントロールタイヤの導入が決定。なお、ハイパーカークラスではミシュランがサプライヤーにとなるが、LMP2ではどのブランドになるかは本項校了時点では分かっていない。

2019/20年シーズンは、ミシュランとグッドイヤーというふたつの欧米タイヤメーカーが競い合っており、第３戦上海終了時点ではミシュランの２勝１敗となっている。



FIA WEC

来年2月のサンパウロ戦が中止に 代替ラウンドはCOTAで開催へ

Text：autosport web

WECは12月２日、2019/20年シーズン第５戦として20年2月１日に開催が予定されていたサンパウロ6時間レースの実施が困難になったとして、同ラウンドのキャンセルを発表。同時にアメリカ・オースティンのサーキット・オブ・ジ・アメリカズ（COTA）での代替戦を開催するとアナウンスした。

WECの発表によれば、この決定は地元ブラジルのプロモーターが契約上の義務を果たすことできなかったために下されたものであるといい、インテルラゴスやサンパウロ市との間では何ら問題はなかったことを強調している。

COTAでのレース開催日は２月21～23日。これはアメリカ最大のスポーツイベントであるNFLスーパーボウルなどとの日程重複を避けたものとなっている。


FIA WEC

COTAでのレースは過去７シーズン中、計５回の開催実績を持つイベント。今季は“スーパーセブリング”の約１カ月前の開催となった。

Rモータースポーツ代表がアストンのWECプログラムに言及

ハイパーカー参入の可能性は“確実にある”

Text：sportscar

DTMなどでアストンマーティンを走らせるＲモータースポーツのフロリアン・カメルガー代表が、同チームがWECの2020/21年シーズンのグリッドに同ブランドのハイパーカーを並べる可能性があるという見方をしている。

アストンマーティンは来季から始まるハイパーカークラスにヴァルキリーでの参入を表明。当初４台を走らせる計画を立て、この内２台をマルチマチックがオペレートするファクトリーチームとしてエントリーさせると見られる。Ｒモータースポーツもこの新プログラムに関与しているものの、その役割について詳細は明らかにされていないが、アストンマーティンは残りひと組のヴァルキリーを同チームに委ねようとしているようだ。

ただし、実際に2020/21年シーズンのグリッドに着くのは前者が担当する２台のみとなりそうだ。その一方でチームのカメルガー代表は、Ｒモータースポーツがwecの次のシーズンに出場する可能性は確実にあると言う。

2020／21年シーズンにチームがグリッドに現れる可能性について問われたカメルガー代表は「すべてのことが我々にとって有利に働き、ハイパーカープロジェクトの味方をするのであれば、私たちの手で走らせるクルマを見ることができるだろう。私はそうなることを願っている」とコメント。「私はいつも、ル・マンのグリッド上でＲモータースポーツのマシンを見たいと言ってきたが、WECに挑むことは明らかにその場所でレースをするための方法のひとつだ」。

「我々は、アストンマーティンとレッドブル・レーシングのハイパーカープロジェクトのパートナーであり、プログラムを促進させるためのドアを持っている。（メーカーから）そうするように言われれば、私たちはそうするための準備は整えてある。だが、それにはクルマの準備ができていなければならない。ACO、アストンマーティン、Ｒモータースポーツのいずれであっても、関係するすべての利害関係者から出されるあらゆる条件を満たしていなければならないんだ」

このように語ったカメルガー代表は、チームがハイパーカープログラムに資金援助を行なっているか否かについてはコメントしなかったが、彼はプロジェクトの詳細を含む発表が「まもなく」されることを明らかにした。



DTM

Ｒモータースポーツは11月の富士での交流戦には姿を見せなかったが、その活動について心配する声も挙がっていた。

アストンマーティン・ヴァルキリーは、すでにシルバーストンでその走行する姿を披露している。


ASTON MARTIN



TOYOTA

情勢不安を受けて中止が決まったラリー・チリ。それでもオーガナイザーは開催中止を知らせる声明のなかで「我々は2021〜22年にはふたたびラリー・チリを開催するべく活動を続けていく」と"カレンダー復帰"を目指していることを明らかにしている。

憲法改正に関する国民投票が影響

ラリー・チリが中止に 2020年シーズンは 全13戦で開催か

Text：autosport web

2020年4月16〜19日に予定されている第4戦チリの開催をキャンセルすると地元オーガナイザーが発表した。ラリー・チリ開催時期には憲法改正に関する国民投票が行なわれることから開催中止が決まっている。

南米チリを舞台にしたこのラリーは19年に初めて開催されたグラベルイベント。開催初年度だった2019年はトヨタのオィット・タナックが勝利を収めた。

チリは国内情勢が安定している国として知られているが、19年10月末ごろから格差是正を求めるデモが行なわれており、一部が過激化。この影響でチリで開催予定だったアジア太平洋経済協力会議（APEC）首脳会議が中止されたほか、非常事態宣言も発令されていた。

これを受け、チリ議会は軍事独裁政権時代に制定された現行憲法の一部改正を問う国民投票を20年4月に実施することを決定。この投票時期が20年のラリー・チリ開催時期と重なるため、地元オーガナイザーが開催中止を決断した。

なお、本稿校了時点でWRCプロモーターからはラリー・チリ中止に関する公式発表はされていないが、2020年のWRCは当初の発表より1戦少ない全13戦で行なわれる見込み。

WMSCで新技術規則の骨子が承認

HV化のトップカテゴリー名称が『ラリー1クラス』に変更へ

Text：autosport web

12月4日に行なわれたWMSCで、2022年から導入される新しいテクニカルレギュレーションの基本骨子が承認された。ハイブリッドシステムが2022年から導入されるシリーズ最上位クラスは『ラリー1クラス』と名づけられる。

WRCでは新しい車両レギュレーションが導入される2022年から、ハイブリッドシステムが導入されるほか、ベースマシンについてもスケーリングを行なうことが認められる。

今回のWMSCで承認されたのは、現行のWRCクラスにあたるラリー1クラス向けテクニカルレギュレーションの骨子。ここでは同クラスにハイブリッドシステムを導入すること、マシンボディは市販車ベースのボディシェル、またはチューブラー構造のボディシェルを使用すること、ガイドラインに合うようにスケーリングを認めることが定められた。

またFIAとシリーズに参戦する自動車メーカーが協力しながらテストが進められている標準クラッシャブルストラクチャーによって、安全性の強化、チームの開発プロセス簡素化を目指すという。

2022年から採用されるパワーユニットについて、内燃機関エンジンは現行と同じ1.6ℓの直列4気筒ターボエンジンをベースとしながら開発を制限することでコストを抑制。これに100kWのeモーターが組み合わされる。eモーターについては、全チーム、全車が共通のハードウェアとソフトウェアを使用。街中では100%電気で駆動し、SSでは電気による"パワーブースト"を得られるようになる。またFIAは「現行のWRカーが持つ"攻撃的な美しさ"は新世代のマシンにも受け継がれる」ともしており、エアロパーツを備えたエクステリアは維持されることとなりそうだ。



Red Bull

WMSCではチームにより多くの走行機会を与えるべく、各チームに追加で1台だけエントリーさせることも認められた。追加のマシンは本隊とは異なるサテライトチームでの参戦となり、獲得したポイントはワークスチームに還元されないとも記されている。これで勝田貴元のWRカー走行機会も増える？



Red Bull

SFL

来季発足のSFL王者に SFテストへの参加権利

Text : 平野隆治（Ryuji Hirano）

全日本フォーミュラスリー協会が、2020年にスタートする全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権（SFL）の王者に対し、全日本スーパーフォーミュラ選手権（SF）ルーキーテストへの参加賞典を設けると発表した。

全日本F3選手権は今季限りで終了するが、20年からはSFLとして、全日本F3時代と変わらず“トップドライバーへの登竜門”という役割を担うことになる。SFLはSFを運営する日本レースプロモーション（JRP）との連携を推し進め、ルーキーテスト参加という賞典を創設した。近年では海外から実力のあるドライバーがSFに参戦しており、シリーズのレベルも高まっていることから、若手のステップアップに向けていいチャンスとなることだろう。


TOYOTA

SFLの来季の日程は確定しており、全6大会16ラウンドで争われる予定だ。なおテストの日程や走行時間、参加チームなどの詳細については、決まり次第発表されるという。

ETCR

ETCR参入3社目はアルファ ベース車両はジュリアに変更

Text : autosport web

ロメオ・フェラーリスは、2021年に本格始動する見込みの電動ツーリングカーによるレース『ETCR』に向け、フルEVマシン『アルファロメオ・ジュリアETCR』の製作プロジェクトを進めるとアナウンスした。

このETCRは、世界ツーリングカー・カップ（WTCR）やTCRジャパンシリーズ、スーパー耐久シリーズのST-TCRクラスなどで使用されているカスタマー向けツーリングカーカテゴリーであるTCRと同様、WSCグループが提唱している新たなプラットフォーム。21年にヨーロッパやアジア、北米でのシリーズ開催を目指しており、20年にはプレシーズンイベントとして全４戦のレースが行なわれる見とおしとなっている。

シリーズに向けては、すでにクプラやヒュンダイが参戦を表明しマシンも公開しているほか、ホンダ・シビック・タイプR TCRを製作するJASモータースポーツもホンダ車をベースとした車両開発を示唆している。

今回ジュリアETCR開発プロジェクトを発表したロメオ・フェラーリスは、過去５年にわたり世界各国のTCRシリーズにジュリエッタTCRを供給し、勝利も収めてきた。1965年からモータースポーツ界で活躍している同社だが、電気駆動のレースカー開発は新たな挑戦となるため、今回のジュリアETCR開発プロジェクトではヘキサトロン・レーシング・システムを技術コンサルタントとして迎える。

アルファロメオのフラッグシップセダンであるジュリア。同車の名前がレース界に復活するのは50年ぶりのこと。


WSC

SF

伊藤忠エネクス本社で開催された“体験型子ども参観”のコンテンツ

レース界の未来につながる「プライスレスな支援」

Text : 田中康二（Koji Tanaka ／本誌）

スーパーフォーミュラでチームインパルを支援する伊藤忠エネクスが、今夏ユニークなイベントを行なった。『エネクス ファミリーデイ』と題されたこの催しは、社員親子を対象に「次世代を担う子どもたちの職業観を育むこと」を目的として2015年から年に一回行なわれ、今年で５回目を数える。“体験型子ども参観”とも言えるこのイベントには、単なるオフィス見学だけにとどまらず、名刺作りやパソコンでのメール送受信、社長との名刺交換など、さまざまなコンテンツが盛り込まれていた。

そのなかでも子どもたちの視線が注がれていたのは、霞が関（東京都千代田区）の本社エントランスに展示されているスーパーフォーミュラマシン（SF14）だ。非日常の塊とも言えるフォーミュラカーを直接、自分の目で見て、触れて、シートにおさまった子どもたちの表情には素直な驚きと感動があふれていた。サーキットで走る姿こそがもっとも魅力的に映るシーンではあるものの、屋内（しかもオフィス！）で眺めるフォーミュラカーからは、そのサイズ感や形状によって現場とはまた違う迫力も感じられる。

「このイベントをとおして自動車やモータースポーツに興味を持ってもらえるように」と思い語るのは、エネルギー分野だけでなく自動車関連事業も手がける伊藤忠エネクスの岡田賢二社長だ。

レース界の視点から言えば、単に「特定チームのスポンサー」にとどまらず、モータースポーツの魅力を知らしめる貴重な機会になった。しかも、それが“サーキットの外”で行なわれたことに価値がある。スーパーGTにおける『キッズウォーク』と同様に、こうした活動を積み重ねる意味は十数年後にカタチになって現れる。



T.Kudoh

東京・霞が関に本社を構える伊藤忠エネクス。そのエントランスには、昨年まで実戦を戦っていたSF14が展示されている。


T.Kudoh

『エネクスファミリーデイ』には星野一義監督も参加。「将来、レーシングドライバーになりたいと夢を持ってもらえたらうれしい」


T.Kudoh

“サーキットの外”でスーパーフォーミュラの迫力を体感した子供たち。レース界の未来にとっても非常にありがたい支援だ。

2022年、GT3レギュレーション改定
新規則が呼ぶのは一層の先鋭化と価格高騰か

「変える必要、ある？」

世界中のサーキットレースシーンで
必要不可欠な存在となっているGT3マシン
価格の高騰と過剰な開発により、
その人気は衰えていると言われているが
それでも毎年新型・改良型マシンがリリースされるなど
自動車メーカーにとってはいまだ関わる価値のあるカテゴリーだ
しかし、GT3もレギュレーションが2022年に改定されることで
その勢いを一気に失う可能性が浮上してきた
現在も問題なく機能している「近年もっとも成功を収めた」規則に
あえて変更を加える必要はあるのだろうか

Text : アンドリュー・コットン（Andrew Cotton）
Translation : 神田美穂（Miho Kanda）
Photo : LAT／Audi／IGTC／Porsche

新たなGT3のレギュレーションが、12月4日にフランス・パリで開催されたFIA世界モータースポーツ評議会（WMSC）で正式に承認された。新規則の詳細は、FIAのホームページ上で公開されるとのことだが、本稿校了時点では、それはどこにも見当たらない。とはいえ、モータースポーツ史上もっとも成功を収めたカテゴリーに大幅な変更が施されることは間違いない。

このレギュレーション改定に際し、GT3カテゴリーに参入している自動車メーカー側からは、勝利を追求するあまり、パフォーマンスを極端に引き上げたマシン作りをせず、「カスタマーレーシングという要素を尊重する」という点では合意を得られているのだが、この新規則により開発できる範囲はいままで以上に広くなる。

キッカケは〝M4 GT3〟

以前、BMWはM4をGT3マシンとして開発しようとしていたが、グループ内の他のモデルと〝プラットフォーム〟をシェアしていることからこのカテゴリーへの投入を認められなかったという事案が今回のレギュレーション改定の発端になっている。

BMWは、フェラーリ488などといったスーパーカーと比べても、M4はGTカー＝グランドツーリングカーの定義をほぼ満たしていると主張。しかし、FIAは当然、現行のレギュレーション下ではM4 GT3の存在は認められていないとした。BMWは、たとえばアウディA5のように、他の



Audi

多くのメーカーも同様の状況に置かれていると訴え続けた。

だが、ＦＩＡはＢＭＷからの主張を認めなかったものの、ＦＩＡもＧＴ３カテゴリーに一貫性を持たせ、より運営しやすくするために、ホモロゲーションの規則変更を望んでいた。そこに22年に向けたレギュレーション改正という、格好の機会が訪れたのだ。

新規則は、テクニカルレギュレーションとホモロゲーションの規則をひとつの文書にまとめたものになると見られる。このようにすれば、規則から逸脱していないかどうかを、いちいちＦＩＡに問い合わせる必要がなくなるため、マシンの開発を担う技術チームにとっては作業が進めやすくなる。変更を承認されたポイントは記載され、その承認を得たすべての〝適用免除項目〟はどのマシンであっても関係なく、その〝適用免除項目〟を適用できるというのが基本コンセプトだ。

ＧＴ３レースを生み出したステファン・ラテルでさえ、フェラーリ４８８やランボルギーニ・ウラカンといったクルマを「スーパーカー」、ポルシェ９１１などを「スポーツカー」、そしてベントレー・コンチネンタルやニッサンＧＴ－Ｒを「ＧＴカー」として分類している。新たな規則では、ベントレーに認められた適用免除項目が、クルマの分類に関係なく、フェラーリにも適用されることになる。

問題は、パフォーマンスレベルをカテゴリー内の一定の水準まで向上させるためにエンジンに手を加えたり、大がかりなモディファイが必要であるマ



シンが存在する一方で、アウディR8やマクラーレン720Sのように、追加の開発など必要なく、市販モデルよりもパワーを落としている状態でレースに挑むマシンもあるということだ。
　22年に向けた新型GT3マシンを極端なハイパフォーマンス志向にしないというメーカー側の方針をラテルは信頼するのだろうか。SROとFIAにとって、メーカーに開発の自由度を与えれば与えるほど、戦闘力のバランスを取ることが難しくなる。そして、そのバランス取りを適切なものにするためには、各モデルの複雑なディテールを把握しておく必要がある。
　ラテルはレギュレーションに反対するつもりがないことを明らかにしている。これは、メーカー側が彼に対して示した先鋭的なGT3マシンは作らないという意志を保証したためだ。
　しかし、今回のレギュレーション改定では、エンジン内の合金やピストン設計の変更もできるようになる。そのため、エンジンそのものが高価になり、マシン全体のコストが跳ね上がる恐れもある。ご存じのとおり、GT3では性能調整が実施されるため、いくら性能が良くなってもマシン全体のパフォーマンスは抑制されることになるが、それとは関係なく車両本体価格が高騰するのは間違いなく問題だ。
　ポルシェのように、ほぼすべてを自社で開発・製造し、販売することができるメーカーが、"GT3のハイパフォーマンス・バージョン"を作りかねない。さらに他のメーカーがこれに追従することになれば平均的な価格は上昇し、コスト増を是としないメーカーの撤退すら招く状況になりうる。

開発自由度が増せば、バランス取りは難しくなる

IGTC



Supercar

IGTC



GT car

IGTC



Sports car

GT3のレギュレーション改定に向けて、以前からスーパーカーとGTカーではテクニカルレギュレーションを分けるというアイデアが上がっていた。ラテルは現在、それぞれのマシンをスーパーカー、スポーツカー、GTカーの３タイプに分類しているようだが、本文の内容どおりに規則が変更されると、たとえば元々のポテンシャルの高いフェラーリが、大柄なベントレーと同様の開発ができてしまうことになる。各メーカーが自制心を保つことがGT3の未来を左右することになるかもしれない。

電化の流れも障害に？

　WMSCはまた、ハイブリッド、あるいは完全に電動化されたGTレースカテゴリーの創設を推進していきたいと考えている。これはGT3やGT4のようなカスタマーレーシングではなく、マニュファクチャラー向けのカテゴリーになる見込みだ。レース自体の距離は短く、メインイベントにはならないだろう。
　ところが、フォルクスワーゲンが内燃機関を搭載したマシンでのワークス活動から手を引き、"ファクトリー・モータースポーツ活動"のすべてを電気自動車の分野にシフトすることもあいまって、モータースポーツの主流は電気になるという動きが加速しているように思われる。WMSCがGTカテゴリーの電化を推し進めるのは、FIAはこのままGTレースが世界的な潮流から取り残されることを危惧しているという証拠に他ならない。
　NSXでGT3カテゴリーに参入しているホンダは、ハイブリッドGTマシンでマニュファクチャラーが競い合うというアイデアを歓迎しているが、GT3マシンの大規模な開発が推進されれば、同カテゴリーから撤退する可能性があることを示唆している。
「いまこのカテゴリーは安泰だと言えるのに、どうして変える必要があるのだろうか？」
　ホンダのカスタマーレーシング活動に深く携わるJASモータースポーツ

ＧＴ３も隆盛と衰退の歴史の一部となるのか――

でディレクターを務めるアレッサンドロ・マリアーニは、そう疑問を投げかけた。さらに、アウディのカスタマーレーシング部門を率いるクリストファー・レインケも「とてもうまく回っているのだから、そのまま維持すればいいではないか」と同調する。

　また、アウディスポーツでカスタマーレーシング部門のディレクターを務めるアーミン・プリーチュは次のように語る。

「ＦＩＡがやろうとしているのは、労力を減らすことと、できるだけ多くの設計項目と技術規則を確定させることだ。そうすれば、メーカーとしては項目ごとに確認しなくても済むようになる。当初、このように彼らは提案したが、メーカー側には受け入れられなかった。彼らは自由な開発を行なえる領域を維持しつつ、メーカー側が手を加えてもいいのかどうか問い合わせる必要をなくすために、ドアやルーフの形状など、別の部分を規定すべきだと思っている。ＦＩＡ側と我々の考え方が同じで、我々がプロセスを簡素化できるというならばいいことだと思う。しかし、それも最終的な結果次第だ。ＦＩＡはこれまでの流れを引き継いでいると言ってもいいかもしれないが、必ずしもそうではない。私の感覚では異なっているように思える。スタート時点はそうだったかもしれないが、そのとおりに事は運んでいない」

答えを出すのはカスタマー

　信頼という観点で言えば、何を開発できるか、さらに販売できるかを決定するのは、最終的にはマーケットになるとプリーチュは考えている。現状を上回る資金を喜んで投じるカスタマーなどいるはずがない。また、世界的な景気後退と自動車販売数の減少という厳しい現実を考えると、ＧＴ３は守っていかなければならないカテゴリーのひとつだ。

「ＧＴ３は性能調整が施されるカテゴリーだ。皆はここで何を望む？ 我々マニュファクチャラーはカスタマーにエンジンを売らなければならない。そして、カスタマーはよりいいエンジンを手に入れるためには資金を投じなければならない。もし、ＷＥＣのようなレース専用エンジンにしたら、我々の顧客は誰も手を出さないだろう。ＧＴ３マシンはエンジンパワー自体を低く抑えているので、レース専用のエンジンにする必要などないのだよ。彼らは現在のエンジンを継続したいと思っている。いま、ＧＴ３になっているクルマのほとんどは、充分すぎるほどのパワーを元々備えている。リストリクターのサイズを変えるだけで、何もしなくても簡単に30～40ｂｈｐはパワーを引き上げることができる。したがって、エンジンについて何も手を加える必要はないのだ」

　一方、メルセデスはレギュレーション変更によってはとくに影響を受けないはずである。そのため、規則の簡素化を歓迎している。

「ＧＴ３の哲学は、ストリートに適応しないクルマとサーキットにいるクルマとを組み合わせながらも、非常に綿密に性能調整を行なうことで、レースを成立させることができるというものだ。我々は現状にとても満足しているよ」と、メルセデスのカスタマーレーシング部門を率いるステファン・ヴェンドルは言う。「私の考えでは、少なくともスーパーカーのメーカー以外には、ある程度開発に自由度が許されるべきだと思う。だが、フェラーリ４８８のようなマシンに、他のマシンと同様の自由度が認められるとしたら、それは不要な自由度が与えられることになる。非常にコストが高くなってしまうので、彼らはそれを取り入れようとしないだろう」。

「一方では、ＦＩＡの意図も理解できる。彼らは何も特別なことをしようとしているわけではなく、万人が納得できるレギュレーションを作ろうとしている。というのも、結局メーカーはガイドラインに外れた何らかの要素を要求するもので、規制する側としては、他のブランドと競い合うために必要なものかどうかを精査しなければならない。これには多大な作業と責任と時間が必要だ。彼らはそのプロセスをよりフェアで、無駄なく、透明性が高いものにしようとしているのだ」

「私が懸念しているのは、コストが引き上げられることだ。これは、中長期的にＧＴ３を危険にさらす恐れがある。だからこそ、その点について議論し、現行程度のコスト維持の方法を模索する必要があると思う。メーカーの大多数は同じ意見で、現在のＧＴ３から何か変えたいとは思っていない。我々はＧＴ３そのものを変えたくないのだ。コストやパフォーマンス、外見などすべてにおいて、いまのＧＴ３のあり方





昨年夏に提唱された700馬力超のカスタマーレーシングカテゴリーであるGT2。アウディはR8 LMS GT2（下）を、ポルシェは911 GT2 RS Clubsport（上）を発表。ポルシェは現在SROと協議を進めており、911 GT2 RS ClubsportをGT2カテゴリーへ投入することを視野に入れているという。このカテゴリーは"GT3は手に負えないがGT4では物足りない"というジェントルマンドライバーの受け皿となりそうだ。



BMW

を、そのまま維持すべきだと思っている。そして、FIAの考え方もそれほど大きくかけ離れているわけではないし、彼らは我々の意見に反対しているわけでもない。FIAの負担を少しでも軽くするために、我々は適切な枠組みを見つけ出す必要がある」

ラテルは上限であれ下限であれ、コストキャップに賛同しておらず、今後のGT3マシンの販売、そして未来を決めるのはカスタマーたちであるべきだと考えている。新レギュレーションが市場を揺るがすことは間違いないだろう。その一方で、ラテルはGT3のコストが高騰した場合に備えて、可能な限り早く、GT2を軌道に乗せようとしている。ポルシェとアウディがすでにこのクラス向けのマシンを製作している一方で、マクラーレンは10月のバルセロナで期待されていたモデルを発表することができなかった。

いま、GT3には真の危機が迫っている。GTEに代わって自分たちのマシンをル・マンにエントリーさせることを全面的に支持していたGT3メーカーの望みが、叶うかもしれないというところまで来ているのだ。自身のカスタマーレースのベースとなるコスト高騰を恐れて、ラテルは集中的な協議を避けてきたが、そろそろ市場の準備ができているという現実を受け入れざるを得ないだろう。メーカー側は約束を守り続けるに違いないが、現行のGT3マシンの過度な空力開発や高速化は止められない。そうなると、この先、GT3が手頃な価格のマシンであり続けることは難しそうだ。



ベッテルさん、デグラってる？

名門フェラーリでNo・1の座を守り抜けるのか

若きチームメイト、ルクレールに対し、ランキングで敗れたベッテル
ベッテルだけが不調に見舞われた原因とは、そしてどう立て直しを図ったのか
世代交代がささやかれてもベッテルはフェラーリNo・1をあきらめない！

Text：ジュリアーノ・セラゾリ（Julianne Cerasoli）
Translation：見田 豊（Yutaka Mita） Photo：Ferrari

2019 —— Review —— **Sebastian Vettel**



年下で経験にも劣るチームメイト、シャルル・ルクレールに予選で7連敗を喫したセバスチャン・ベッテル。その焦りからか不必要なミスが目立ち始め、よりによってフェラーリのお膝元モンツァで、ライバルと競り合う局面でもないのに、スピンで自滅という醜態を演じてしまった。ベッテルにとって何よりもショックだったのは、新参のルクレールが初のホームグランプリで圧巻のポール・トゥ・ウインを披露、なみいるティフォシを欣喜雀躍（きんきじゃくやく）させたこと。ミハエル・シューマッハーやフェルナンド・アロンソにも匹敵するセンセーショナルな地元デビューは、ノーポイントに終わったベッテルをますますみじめな気持ちにさせたに違いない。

このグランプリ以降、4度のチャンピオンタイトルを持つベッテルを退け、ルクレールをフェラーリの新たなナンバーワンとして遇するべきだ、という主張が聞こえるようになる。しかし当の本人は、そのような批判もわずか1レースで変わり得ることを知っている。事実、彼を取り巻く状況はシーズン終盤にさしかかり急速に好転しつつあり、完全復調も時間の問題と思わせるほどの内容だった。

ナンバーワンの座を降りるなんて想像したこともない

シンガポールとロシアの予選ではルクレールの後塵を拝したものの、走りそのものは傍目にも分かるほど上向いていた。以前のようにセットアップ段階ですでに負けているという状況ではなく、いかにラップをまとめるか、それだけが課題であるように見受けられた。シンガポールはチームの判断ミスが逆に幸いした面もあるが、レースペースは安定し、これまでの努力が決して無駄ではなかったことを印象づけた。シンガポール後には、タイトル獲得の目標にはほど遠いにせよドライバーズランキング3番手につけ、自分こそが不動のナンバーワンであることをチームに再認識させ、2020年シーズンに向けルクレールの機先を制することができた。

「自分がナンバーワンの座を降りるなんて想像したこともない」とベッテルは言う。「クルマに乗り込むときに考えるのは、ベストを尽くすことだけ。満足するときもあれば、そうでないときもある。ダメだったときはその原因を突き止め、解決することに専念する。それしかない。僕は何ひとつ文句を言うつもりはない」。だが、シーズン序盤から中盤にかけて、手に負えないほどやっかいな状況に追い込まれていたことを否定しはしないだろう。

違和感の正体

フェラーリがフロントグリップを増やす方向に開発を進めたそのころから、ベッテルは徐々にSF90のドライブフィールに違和感を覚えるようになっていた。フロントが安定すれば、その反動でリヤが外に逃げやすくなるのは当然のことだ。それがおもにコーナーの入口で発生するため、思いどおりにクルマを操ることができない。ブレーキング中も自信が揺らぐことが多くなり、彼本来のスタイルを損なっていた。

リヤが〝ナーバス〟になったことで、ルクレールに比べてベッテルがより影響を受けた理由は簡単に説明がつく。ルクレールが子どものころに身につけたカートの習慣を強く残しているのに対しベッテルは、コーナーへのアプローチで強めにブレーキを踏み、タイミングをぎりぎりまで遅らせてターンインを開始する。いわば自然発生的なモーメントを利用してクルマを素早くスライドさせる。この手法だと、再び加速に転じるときにリヤの安定は欠かすことができない要素となる。レッドブル時代、とりわけブローディフューザーを使っていたころのマシンが、彼のドライビングスタイルにどんぴしゃで合っていた、というのはよく知られた事実だ。つまり、コーナー進入の際、リヤの挙動に不安を覚えるそのことが、ベッテル本来の持ち味を大きく損なった一因となった。

事実、シルバーストンでルクレールは「セバスチャンはコーナー入口で挙動が安定しないと不満をもらしていたけど、僕はたいして気にならなかった。ほかにハッキリとした欠点がいくつかあって、そっちをできるだけ早く解決したかった」と話していた。

ベッテルも自分が抱える不調の正体に気づき始めた。問題は、いったん始まった開発プログラムはそう簡単には変えられず、しかもそれがクルマの基本コンセプトに関わる場合はひどく時間を要するということ。つまり、メルセデスの手法に近づける当初のアプローチが、ベッテルにとって裏目に出てしまったというわけだ。フェラーリほどのチームならば、開幕数戦で意図していたものとは違うことに気付くべきだったのだ。「ハッキリしているのは従来とは違うものを取り入れたはいいけれど、まだ完全には使いこなせていないということ。でも何事も遅すぎることはない」（ベッテル）。

優勝は転機となるか

フェラーリが開発の方向性をようやくまとめることができたのは、短い夏休みが明けるころのこと。後半戦最初の2レースが低ドラッグのクルマに合っていたことも幸いしたかもしれない。予選で驚くほどパワフルなエンジンを活かしてフェラーリコンビの快走が始まった。片方が不安定なリヤに苦しむ前半戦の展開がまるでウソのような好

調ぶりだった。
　ベルギーからイタリアにかけてベッテルは、まだ結果には結びつかないものの、流れがようやく自分に傾きかけていることに気づく。「夏休みの間にクルマへの理解が進み、セットアップも決まってきた。いろいろなことを試して、うまくいかないこともたまにはあったが、トライする意欲が湧いてきただけでも上出来だよ。ベルギーではシャルルより早くピットインした段階で勝負が決まってしまった。続くモンツァは災難と言うほかない。でも予選はものすごく良かった。これは決して負け惜しみなんかじゃない。レースでもフィーリングは悪くなくて、ペースも結果はともかく、ペース的にも文句なし。結果はともかく、このクルマなら勝てると思った」。

	Rd.15 Singapore Q	Rd.15 Singapore R	Rd.16 Russia Q	Rd.16 Russia R	Rd.17 Japan Q	Rd.17 Japan R	Rd.18 Mexico Q	Rd.18 Mexico R	Rd.19 US Q	Rd.19 US R	Rd.20 Brazil Q	Rd.20 Brazil R	Rd.21 Abu Dhabi Q	Rd.21 Abu Dhabi R
	3	1	3	NC	1	2	3	2	2	NC	2	17	5	5
	1	2	1	3	2	6	2	4	4	4	4	18	4	3

　続くシンガポールは、少なくとも21周目まではモンツァのリプレイのようだった。予選で優位に立ったルクレールが、意図的なスローペースで序盤をリード。勝つためにフェラーリが選んだ作戦だ。これを打破すべくレッドブルが早めのピットストップをしかけ、その対抗策としてフェラーリは3番手のベッテルを予定より早くピットに入れる。その後、1周遅れてピットインしたルクレールがコースに戻ると、ベッテルが首位に立ちポジションが入れ替わった。オーバーテイクが難しいことで知られるシンガポールで、セバスチャンは後続をしっかりとコントロール、じつに1年（正確には391日）ぶりの優勝を手にした。
「シンガポールですべてが一変したわけじゃない。ずっと前から改善の予兆があった。最初に僕らはセットアップの対応策を練った。次に、トラックに合わせてパッケージをまとめることに注力した。シンガポールでその努力が結実して、トラックに合わせて車体の前後バランスを決め込むことができるようになったんだ。つまりダウンフォースが一気に増えた。その効果はすごく大きかったね」
　別の言い方をすると、フェラーリはオーバーステアを抑えるためにリヤで妥協しなくてもよくなった、ということだ。「フロントが問題だとか、リヤが駄目だとか言うのはあまりフェアじゃない。クルマ全体のグリップを上げていくことが重要で、それができればいろんなセットアップを試す余裕が生まれる。セットアップはトラックの性質によって変わるから、それを読み切ることが重要だってこと」。
　フェラーリは、ラスト数戦は大がかりなアップデートは行なわないという方針を明らかにしている。来季モデルがどのサーキットでも性能を発揮できるように開発することが最優先課題であり、目下のところ最大の弱点でもあるタイヤのデグラレーションの問題を、セットアップで解決したい考えだ。「どんな性格のトラックにも合わせやすい自由度の高いクルマに仕上がるといいね。今シーズンが終わるまでには、セットアップの部分だけでも解決策を見つけたい」。

「間違いが多すぎた」

　フェラーリのテクニカルディレクター、ローラン・メキーズは「両ドライバーにとって快適なクルマがようやくできつつある」とコメントしているが、これは結果を求めるプレッシャーがチーム外部から強いことを物語る。そう

結果を求めるプレッシャーは エースであるベッテルに向かいがちで 本人もそれを充分に理解している 開発の方向性が引き継がれる来季 エースの資質が再び問われる



Sebastian Vettel

2019 —— Review ——

2019 **Vettel** vs **Leclerc** 予選・決勝順位まとめ

開幕から２戦目にしてルクレールがPPを獲得。ベッテルに一歩先んじた感があったが、第８戦まではベッテルが技術と経験で押さえ込む。しかし第９戦で再びルクレールが予選でトップに立つと、ベッテルはその勢いに押されるかのように結果が伸び悩んでいく。きわめつけはブラジルでの同士討ち。来季は流れを変えられるのか。

	Rd.1 Australia		Rd.2 Bahrain		Rd.3 China		Rd.4 Azerbaijan		Rd.5 Spain		Rd.6 Monaco		Rd.7 Canada		Rd.8 France		Rd.9 Austria		Rd.10 GB		Rd.11 Germany		Rd.12 Hungary		Rd.13 Belgium		Rd.14 Italy	
	Q	R	Q	R	Q	R	Q	R	Q	R	Q	R	Q	R	Q	R	Q	R	Q	R	Q	R	Q	R	Q	R	Q	R
S.Vettel	3	4	2	5	3	3	3	3	3	4	4	2	1	2	7	5	10	4	6	16	NC	2	5	3	2	4	4	13
C.Leclerc	5	5	1	3	4	5	9	5	5	5	16	NC	3	3	3	3	1	2	3	3	10	NC	4	4	1	1	1	1

した圧力はエースであるベッテルに向かいがちで、チームとしても事情を理解していることを示している。来季はレギュレーションの改定もほとんどないことから、マシン開発も今年の流れが踏襲される。とはいえフェラーリがやるべき仕事はまだ山ほどあって、ベッテルは他の誰よりもそれを実感する立場にいる。

「僕ら以上に頑張っているチームはほかにないと思うけど、それでももっとハードワークに徹する必要がある。チームとしてさらに上を目指せるポテンシャルがあるし、チャンスがある限り努力は続けなきゃならない。今年はとにかく間違いが多すぎた。要はパフォーマンス不足ということだ。でも予選の調子が上がってきていることから分かるように、スピードが上がればすべてが好転する。メルセデスが今年も素晴らしい仕事をして、早い段階でコンストラクターズタイトルを確定した。僕には膨大な仕事が待ち受けていることを実感する。でも、知力と情熱の限りを尽くし全力で取り組むよ」

ひとつ確かなことは、コンフォートゾーンに入ったベッテルは、ルクレールにとってじつに手強い存在になり得るということだ。困難な仕事が待ち受けているという意味ではマッティア・ビノットも同様で、両ドライバーから厳しいチェックが入ることを肝に命じる必要がある。ルイス・ハミルトン、あるいはマックス・フェルスタッペンが身を以て体現する絶対的エースの座を、ベッテルは来季も維持できるかどうか、最大の関心をもって見守りたい。





SCORE World Desert Championship 2019 Champ.
Andy McMillin



M.Takahashi

制圧。&SCOREシリーズ制覇

Text : auto sport／clicccar
Photo : 高橋 学（Manabu Takahashi）／clicccar（小林和久／Kazuhisa kobayashi）
SCORE INTERNATIONAL

まさに砂漠制圧だ。2019年のBaja 1000（バハ1000）で、TOYO TIRESの現地タイヤ販売子会社がサポートする選手のうち、地元メキシコ・エンセナーダ出身のアラン・アンプディアが総合優勝。また、総合42位完走のアンディ・マクミランが、Baja 1000を含む全4戦で構成される、その名も「SCORE WORLD DESERT CHAMPIONSHIP」の今年のシリーズチャンピオンに輝いた。

Baja 1000は、北米オフロードファンに絶大な人気を誇る世界一ワイルド&タフな〝スプリント〟オフロードレース。砂漠、土漠、山岳路、乾いた川床などのあらゆるタイプのラフロード約1000マイル（約1609km）をノンストップで走り、「最初にゴールしたヤツが勝ち」というシンプルなルールで、腕と度胸に覚えのあるエクストリーマーたちが世界中から集結。タイヤメーカーも複数参戦している。

TOYO TIRESは、北米市場で高く評価されている本格オフロード向けピックアップトラック／SUV用タイヤ「OPEN COUNTRY」を競技用にアジャストした「OPEN



M.Takahashi



M.Takahashi



M.Takahashi



M.Takahashi

（左上から時計回りに）一番人気は2006年のBaja 1000を制しているロビー・ゴードン。だが、今回はトラブルにより計6時間をロスし、総合67位。「でも、タイヤは一度もパンクすることなくゴールできた。TOYO TIRESで新たな優勝をしたアランにおめでとうと言いたい」。TOYO TIRESを履いて、12年、13年とBaja 1000を連覇したB. J. バルドウインも優勝候補だったが、DNFに。Baja 500優勝経験もある“Tavo”ヴィルドソラ、ルイス・ハビエル・ペラーヨ（トロフィー・トラック・スペック）も残念ながらDNFとなった。

SCORE 52nd Baja 1000 Overall Finish Results / November 23, 2019 — 264 Entries

Place	Racer	City, State	Nbr	Class	Pos	Brand	Laps	Elapsed
1	**Alan Ampudia**	**Ensenada, BC**	**10**	**SCORE Trophy Truck**	**1***	**FOR**	**1**	**16:10:35:879**
2	Jesse Jones	Phoenix, AZ	76	SCORE Trophy Truck	2	FOR	1	16:21:06:074
3	Luke McMillin	El Cajon, CA	83	SCORE Trophy Truck	3	FOR	1	16:21:32:534
42	**Andy McMillin****	**San Diego, CA**	**31**	**SCORE Trophy Truck**	**13**	**CHV**	**1**	**22:03:11:573**
67	**Robby Gordon**	**Orange, CA**	**77**	**SCORE Trophy Truck**	**16***	**CHV**	**1**	**24:04:39:161**
DNF	**B. J. Baldwin**	**Las Vegas, NV**	**97**	**SCORE Trophy Truck**	**25**	**TOY**	**0**	
DNF	**Luis Javier Pelayo*****	**Mexico City, MX**	**260**	**Trophy Truck Spec**	**22**	**CTM**	**0**	
DNF	**Tavo Vildosola**	**Mexicali, BC**	**21**	**SCORE Trophy Truck**	**27**	**CTM**	**0**	

Bold=TOYO TIRESサポートドライバー／
Andy McMillinとBryce Menziesの両名で１チーム。*Luis Javier PelayoとSantiago Creelの両名で１チーム。



M.Takahashi

2019 Baja 1000 Winner

Alan Ampudia

M.Takahashi

TOYO TIRES Baja 1000 砂漠



SCORE INTERNATIONAL

What is the Baja 1000?

シリーズ最終戦に位置付けられる、同選手権のメインイベント。メキシコのバハ・カリフォルニア半島で開催される伝統の1戦で、2019年で52回目。19年の全行程は800マイル（約1287km）。TOYO TIRESは自社のタイヤパフォーマンスを証明すべく参戦を続け、過去3度の総合優勝を果たしている。

COUNTRY M／T-R」「OPEN COUNTRY R／T-R」をサポートドライバーに供給。そのうちマクミランが優勝候補筆頭として挙げられていたが、まさかのミッショントラブル発生で4時間遅れに。シリーズ第1戦＆第2戦を獲っているマクミランは完走すればシリーズタイトル獲得濃厚という状況もあり、リスクを抑えながらの走行にスイッチ。展開は混沌としてきたが、そんななか絶好の機会を捉えたのがアンプディアだった。5番手でスタートしたアンプディアは終始安定した走りでチャンスを引き寄せると、大きなトラブルもなく故郷へ帰還。初のBaja 1000優勝を遂げた。

「最後はボディパネルがほとんど残っていない感じだったけど、クリーンなレースができた。長い180マイル（約290km）の区間を走り終えたときのタイヤが新品のような状態だったのには本当に驚いたよ！　地元に最初にゴールできたことは本当にうれしい。ありがとう、TOYO TIRES！」

これで、シリーズ全4戦中3戦でサポートドライバーが優勝。北米オフロードファンから高い支持を受けているワケを結果で証明した。


SAN-EI
CORPORATION

まつした のぶはる
1993年10月13日生まれ、埼玉県出身。2011年にSRS-Fを首席で卒業。2012年には日本人で初めてフェラーリ・ドライバー・アカデミーに参加。またFCJではルーキーイヤーでシリーズチャンピオンを獲得。2014年に全日本F3でタイトルを獲得すると2015年には名門ARTグランプリからGP2にフル参戦を果たした。2018年は舞台をスーパーフォーミュラに移し戦った。今季はカーリンからF2に再挑戦し、ランキング6位。

Be the EAGLE



Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）　Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）



LAP 7

一番大きな決断を下すとき

F1のスーパーライセンス取得を目標にF2に再挑戦した１年でしたが、残念ながらその夢は叶いませんでした。いまの気持ちはもちろん悔しい。悔しいというか、険しかった。まったく歯が立たなかったというよりは、すべての要素がそろわないと行ける世界ではなかったなと。とはいえ、F1への夢はまだあきらめていません。これまでホンダからたくさんのチャンスをもらい、ヨーロッパで戦える数少ない日本人に成長し、ある程度の実績も上げてきました。一方で僕がチームメイトだったり一緒に戦ってその後F1に行ったドライバーは、（シャルル）ルクレールにしても（アレクサンダー）アルボンにしても最初から速かった。ああいう最初からの速さは、絶対に必要ですね。

今年復帰するとき、最初はダムス入りを狙っていました。結局それがダメで次善の策としてカーリンだった。でも結果的にこれでよかったといまは心から思えます。セットアップ能力も、タイヤマネジメントも、すべてこのチームで学べ、成長できた。ここのエンジニアは解析能力が高く、レース後に何が足りなかったか徹底的に答え合わせしてくれる。それで１戦ごとに、目に見えて僕の走りもよくなりました。ARTでもそういうことはしてましたが、基本的なスタンスとして「クルマは完璧」というのがあった。足りないのはドライビングなんだと。でも事実そうだったとしても、具体的に何が足りないかを解析まではしてくれなかった。対してカーリンは、ドライバーにとっては学校みたいで本当にいろいろ教えてくれた。

タイヤの使い方やトラブルなど原因はありましたけど、最初の３戦でポイントが獲れなかったのは痛かった。モナコでやっと表彰台に上がって、そしてオーストリアではアグレッシブなオーバーテイクもできて、同時にタイヤを持たせてレース１で初優勝を果たした。その意味ではこれが僕のキャリアベストレースだったかもしれません。シーズン後半は、コンスタントに結果を出せました。モナコ以降のポイントだけを見たら、おそらく２位か３位のはずです。

じつは来季もF2に乗れることはほぼ確実なんです。中堅チームのMPを始め、計３チームから来季のオファーが来ている。持参金目当てではなく、僕の腕を見込んでということです。というと偉そうに聞こえるかもしれませんが、MPはライバルチームから優秀なエンジニアを引き抜いたんですね。チーム力の底上げが期待できるので、確実に結果の出せるドライバーに走ってもらいたい。そうやってチームの評価が上がれば、再来年以降F1ワークスチームの育成ドライバーが来るかもしれない。そんな目論見もあると思います。

僕にとってどの道が一番良いか、そして僕を一番評価してくれるのはどこなのかを、よく考えたい。どうやら僕の人生で、一番大きな決断を下さないといけないときが来たようです。



最終戦アブダビをランキング６位で迎えた松下は予選で４番手を獲得。レース１では周りの上位勢と異なる作戦を採った松下。５周目でトップに立つと27周を走りきりピットイン。ラスト４周をオプションタイヤで攻め、２位表彰台を獲得。惜しくも最終戦で優勝とはならなかった。最終的なランキングは144ポイントで６位。

読んで救われる
生き様
ドラテク
大公開!

好評発売中

2000円＋税



『クルマ好き』『一生懸命』が取り柄の『走り屋』は『現実』に立ち向かい、レーサーという少年の頃の夢を叶える。フォーミュラ出身でなければ難しいとされていた GT500 に ADVAN と挑み、2 勝を挙げた。GT300、S 耐、D1 GP、86/BRZ Race などでも、その存在が勝利を呼び込む。自身のスポーツカーライフやシミュレーター、パークトレーニング、マイクロフォーミュラ 5 などによる『走る楽しさ』の拡散も精力的に行っている。そんな彼が伝えたいことを満載にしたのがこの本である。



お近くの書店でご注文ください。
以下の方法でもお買い求めいただけます

【インターネット】www.sun-a.com/
【TEL】03-5357-8802 受付時間：平日 10:00 ～ 17:30
【FAX】03-5357-8803（24 時間受付）
※ FAX の場合、支払いは代引きのみ。
お名前／住所／電話番号／商品名を明記願います





見て、聞いて、走って感じたとっておきの話

見聞走録

ゴッツ
後藤比東至（ごとうひとし）

86/BRZやシビックなどのワンメイクから、JOY耐、ニュル24hまで、レース参戦に人生をかける自動車雑誌 & Web編集者。19年はTOWA INTECよりスーパー耐久（ST-2）に参戦（#59 DAMD MOTUL ENDLESS WRX STI）し、S耐史上初の7連覇を達成。

YOZO



Text：後藤比東至（Hitoshi Goto）
Photo：石原 康（Yasushi Ishihara）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／YOZO

プロより走った!? 25レース参戦の成果は

Y.Ishihara



25レース目はシリーズ2位で迎えたミニチャレンジ最終戦だった。逆転チャンピオンの目もある今シーズンの集大成……。のはずが、まさかのフライングからドライブスルーペナルティ（約10年振り2回目）。盛り上がるはずのチャンピオン争いを台なしにしてしまったうえに、自分自身の今季の集大成がこれかと思うとガックリ、モヤモヤに取り憑かれた。

「“終わり良ければすべてよし”なんて最初に言い出したの、誰だよ（泣）」

今シーズン、ボクがこんなに数多くのレースに参戦したのには理由がある。4年前に86/BRZレースを辞めて「もうレースはいいかな」なんて思っていたときにTOWA INTECに声をかけてもらってから今年までS耐での連続チャンピオン。アマチュアとしてはこれ以上ない環境と結果だけど、昨年50歳になったときにふと思った。「これからも走り続けていくなら、いまの環境に甘えていたらダメだ」。

そう考えたから年初の目標を「スプリントに復活」「自チームで参戦」「仲間の参戦を手伝う」そして「出られるだけ出る」とした。

25レースの内訳はS耐やミニチャレンジなどのシリーズ戦。JOY耐、セパン軽自動車24時間などの年イチの単発レース。それにエンジョイのプロボックス（JPSC）やレンタルカート大会（主催）など。ひとくちに25レースといっても中身はそれぞれで、たとえばチームのために走るS耐は、ある意味プロ的な感覚があり、ミニチャレンジではプロモーションのお手伝いもしている。チームオーナー兼監督であるJOY耐は、チームをまとめて結果を出すことが再優先だ。そんな感じだから、毎週末のサーキット通いも飽きることなくあっという間に8カ月が過ぎた。仕事はって？　もちろん全開でやってますよ。ときには家族サービスもね。

今季一番のニュースは、なんといってもS耐での富士24時間優勝と史上初の7連覇達成だ。決まった瞬間は本当にホッとした。それから若手ドライバーたちと渡り合うミニチャレンジでのスプリント優勝（13年振り！）も格別だった。逆に悔しかったレースはもう、唯一にして断トツで冒頭の25レース目だ。

フライングから2週間が経ってようやく、あれでよかったかなと少しだけ思えるようになってきた。86/BRZレースのときは、サーキットからの帰路はほとんどいつもモヤモヤだったことを思い出した。そう、このモヤモヤこそが“成長のタネ”だ。もし逆転チャンピオンなんてことになっていたら、自分に甘い51歳はきっと調子に乗っていただろう。とはいえ今回の結果は仕事に響くくらい堪えているけれど……。

その最終戦でうれしいこともあった。ミニチャレンジのチーム監督で、横浜にあるミニのスペシャルショップ「EX-form」代表の吉田さん（54歳）が、スプリントレースデビューを果たしたことだ。開幕戦からミニチャレンジに帯同してくれていた彼に「出よう、出よう」と誘い続け、9月にプチ耐久レースにお試しで参戦をして、10月にプロボックスでコソ練をして、最終戦の直前にレース車両を購入。そしてデビュー！　レース後の彼の楽しそうな顔（ボクの泣きっ面とは対照的な）は忘れられない。そうだ、ボクの25レースの集大成はこれだっ！

自分の成長は足踏み状態だけど、アマチュアで、ベテランの、チャレンジャーとしてまだまだ走り続けて、伝えていくつもりです。みなさんの2020年がよいシーズンになりますように。

YOZO



セパンで軽自動車の24時間レース「K car GLOBAL」に参戦。おじさん仲間7人でのセパン遠征が、楽しくないはずはありません。

ゴッツの近況報告【S耐】
59 DAMD MOTUL ED WRX STI
S耐史上初の7連覇達成！

Y.Yoshimi



S耐最終戦は岡山国際サーキット。WRXにとってはあまり得意ではない岡山の予選でPPを獲得、決勝は2位で完走してシリーズチャンピオンを決めました。TOWA INTECはS耐史上初の7連覇を達成。結果だけみると余裕な感じがしますが、第2戦のSUGOではボクが加入してからの4年間で初のリタイヤを喫し、今季の優勝は開幕戦鈴鹿と富士24時間の2勝のみ。ライバル、シンリョウレーシングの2台もともに2勝ずつという結果で、じつは僅差のタイトルでした。ホントによかった。応援ありがとうございました。
ゴッツのtwitter>https://twitter.com/HitoshiGOTOH

PORSCHE
CARRERA CUP
JAPAN

Mobil 1 MICHELIN BOSS APLUS CHOPARD Suzuyo BOSE HAZET NEOAXIS TIS INTEC Group

Porsche Night of Champions Japan 2019

さらなる高みを目指す

ポルシェカレラカップジャパン（PCCJ）19年目のシーズンとなった2019年は、24名のドライバーが年間エントリー。岡山、富士、鈴鹿と日本を代表する3つの国際サーキットを舞台に、ハイレベルな高速バトルを展開して観客を魅了した。その戦いを振り返るとともに、一年間の健闘を称える年間表彰式「ポルシェ モータースポーツ ナイト オブ チャンピオンズ ジャパン 2019」が、11月19日にオークラ プレステージタワーの平安の間で華々しく執り行なわれた。レーシングスーツやチームウェアからタキシードやスーツへと着替えたドライバー、チーム関係者たちは、PCCJチャンピオンマシンと新たに参戦を開始したフォーミュラEのマシンが飾られた会場で、ポルシェのモータースポーツの話に花を咲かせていた。


ポルシェジャパン社長のミヒャエル・キルシュは「ポルシェにとってモータースポーツは欠かせない」と挨拶を述べた。


武井真司、小河諒、春山次男と3人のドライバーがシーズンを通じて活躍を見せたBINGO RACINGがチャンピオンチームに輝いた。


オーバーオールの上位ドライバー7人。写真右より8位の星野敏、7位の内山清士（代理）、6位の山口智英、2位の上村優太、3位の小河諒、4位の大滝拓也、5位の武井真司。


Porsche Esports Racing Japan シーズン1でチャンピオンを獲得した菅原達也（中央）、2位の岡本拓也（左）、3位の今村駿佑（右）。


ポルシェスプリントチャレンジジャパンでチャンピオンに輝いたGT3 IクラスのIKARI（右）とGT4クラスの石坂端基（左）。


ジェントルマンクラスの表彰式。写真右3人目よりチャンピオンの山口智英、2位の内山清士（代理）、3位のIKARI、4位の浜崎大、5位の今田信宏、6位の永井秀貴（代理）。

Porsche Carrera Cup Japan 2020 レースカレンダー（暫定）

ラウンド	日付	開催サーキット	イベント名	レース数
合同テスト	3月3日(火)～4日(水)	富士スピードウェイ	PCCJオフィシャルテスト	—
第1戦～2戦	4月11日(土)～12日(日)	岡山国際サーキット	SUPER GT 第1戦	2レース
第3戦～4戦	5月3日(日)～4日(月)	富士スピードウェイ	SUPER GT 第2戦	2レース
第5戦～6戦	5月30日(土)～31日(日)	鈴鹿サーキット	SUPER GT 第3戦	2レース
第7戦～8戦	6月27日(土)～28日(日)	岡山国際サーキット	岡山チャレンジカップ 第4戦	2レース
第9戦～10戦	7月25日(土)～26日(日)	スポーツランドSUGO	SUGOチャンピオンカップ 第4戦	2レース
第11戦	10月9日(金)～11日(日)	鈴鹿サーキット	F1日本グランプリ	1レース

20年目のシーズンも 6大会11戦を開催予定

日本で開催されているワンメイクレースでもっとも長い歴史を誇るPCCJは、2020年に20年目のシーズンを迎える。岡山国際サーキット、富士スピードウェイ、鈴鹿サーキット、スポーツランドSUGOと4つのサーキットで開催され、最終戦はF1日本GPのサポートレースとなっている。2020年シーズンも6大会11戦に渡り、熱い戦いが繰り広げられることだろう。

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第68回

銀色の横綱

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。クルマやレースの話は『いしいしんじのごはん日記』でも読めます。『ある一日』（織田作之助賞）ほか著作多数。18年6月に発売された『きんじよ』の表紙には当連載に登場した絵のシールも貼られています。

クリスマスが近づくにつれ、相撲のことが頭に浮かんでくる。

平成元年からしばらく、東京の浅草に住んでいた。二ヶ月ごと、僕は隅田川沿いに自転車をとばし、両国国技館に通いつめた。

生で見る相撲は、どんなものだってそうだが、テレビとは別物だ。東からたとえば「跳馬山」、西からは「赤牛山」がでてくるとする。馬と牛、ふたりの関取は土俵上に腰を落とし、何度もにらみあう。時間が来ると東西から立ち、がっぷりと組み合う。

その瞬間、土俵に「相撲」が現れる。

相撲は、丸い土俵上で、右へ左へいったりきたり、膨らんだり縮んだり、固まったり揺れたりし、そうしてなにかが満ちあふれ、土俵に怒濤のようにくずおれる。と、「相撲」は消え失せ、そこには馬と牛、ばらばらになった二名の関取が残っている。おもしろいことに、勝った側は、相撲の前より明らかに大きく膨れ、負けた側は小さく縮まっている。相撲とは、関取のあいだで取り交わされる、目に見えないやりとり、なにがしかの「交換」なのである。

貴乃花の全盛期だった。ほんものの横綱がとる「相撲」はほかとまるでちがった。貴乃花がまず、相手を受けとめる。「相撲」はどんどん色づき、膨らんでいく。貴乃花が上手投げを決め、相手は土俵上に転がる。胸を張る貴乃花は山のように高々と立っている。そして、ここがすごいところだが、土俵に膝をついている、負けたはずの関取のからだが、どうみても、取組の前よりふっくら膨らんでいる。どちらも膨れるのだ。

もはやスポーツではないし、ましては格闘技などであるわけがない。横綱は、相撲をとおして、自分のもっているなにか、目にみえない光のようなものを、相手に惜しみなく分け与える。太陽、季節のめぐり、海とか、いってみればそんなような存在なのだ。

インテルラゴスでレッドブルのアルボンに追突し、最終ラップでガスリーを追いつめたあと、インタビューにこたえるルイス・ハミルトンの姿をみて、あれ、と思い、モニターの前に座りなおした。レーシングスーツ姿のまま、こんもりと膨れ、銀色でない、より深い輝きを放っている。

二位にはいったガスリーを讃え、自分がはじき飛ばしたアルボンには「僕のミスだ、彼には悪いことをした」と、惜しみなくことばを贈る。

銀色の横綱。

最終戦、アブダビGP。

もはやハミルトンは、競ってなどいなかった。横綱の走りは、抜く抜かれるを優にこえている。走りのなかで、絶えずみずからを分け与え、レース全体を全身全霊で言祝ぐ。

ポディウム上で、次期チャンピオン候補のふたりは、これまでになく輝き、どこか大きく見えた。それはすぐそばに横綱が立ち、ふたりを満足げに見つめていたからかもしれない。レース後、トト・ウォルフがフェラーリとハミルトンの関係について、なにも問題ない、と語ったが、それはそうだ。走ってくれさえすれば、どのチームだっていい。ハミルトンの存在はいまや、F1、モータースポーツ全体の象徴なのだ。

贈り、贈られる、クリスマスの夜の、サンタクロースのように。

京都の橋の上から、ロンドンの街中から、砂漠のタワーから、頭上をつつみこむ透明な星空をみあげて祈る。もう、強すぎてレースがおもしろくない、などとはいわない。来年必ずやってくる、「皇帝越え」の日の、見事な勝利を、素直に、こころから祝おう。僕たちはいま大横綱の時代に立ち合っている。きっといまごろ、友人や家族と乱痴気騒ぎのさなかにあるルイスに向けて、タイミングを合わせ、全地球でグラスを掲げよう。

メリー・クリスマス、横綱！



絵：いしいひとひ

NEXT

次号オートスポーツは12月27日(金)発売です

1月17日号 No.1522 定価620円
※企画内容は変更になる場合がございます。

特集
レース界の“ミステリー”を追え
～本誌スクープ班がつかんだとくダネ情報～

— as的GT総集編 — GT大賞 — 勝田貴元インタビュー — フォトコン結果発表 ほか —

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS

1 直筆サイン入りspark Aston Martin Red Bull Racing RB15 Chinese GP 2019　1名様
今季、ホンダPUを積んだRed Bullのマックス・フェルスタッペンは年間3勝を挙げ、ドライバーランキングでフェラーリを抑えて3位を獲得。プレゼントはフェルスタッペンの直筆サインを入れたスパークの1/43スケールモデルカーだ。
提供：本田技研工業株式会社
URL：https://www.honda.co.jp

2 スクーデリア・トロロッソ・ホンダスマートフォンケース　3名様
来季からはチームを「スクーデリア・アルファタウリ」に変更することが決まっているトロロッソ。この配色とデザインのグッズをゲットできるラストチャンスだ。ケースはiPhone7/8に対応している。
提供：本田技研工業株式会社
URL：https://www.honda.co.jp

3 スクーデリア・トロロッソ・ホンダチームポロシャツ　各1名様ずつ
トロロッソ・ホンダの2019年オフィシャルチームウェアであるポロシャツを3名様にプレゼント。スマートフォンケースと同様、チームカラーが特徴となっており、伸縮性も良く着心地も抜群だ。
サイズ：S、M、L
※希望サイズを明記してください。
提供：本田技研工業株式会社
URL：https://www.honda.co.jp

4 プラスチッククラフトレーシングカー　4名様
スーパーGTに参戦しているModulo Epson NSX-GTがプラスチック製のクラフトセットになって登場。マシンのカラーリングやパーツが細かく再現されている。タイヤがついているので走らせて遊ぶこともできる。
提供：株式会社ホンダアクセス
URL：https://www.honda.co.jp/ACCESS/

5 スポーツペサ・レーシングキャップ　1名様
セルジオ・ペレスとランス・ストロールを擁するスポーツペサ・レーシング・ポイントF1チーム。プレゼントのキャップはチームのゲスト用に作られたもので、非売品のレアアイテムだ。

H.Tanaka

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り 2019年12月27日（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1521号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは2019年12月26日(木)です！

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1521

AS SIGN BOARD

INFORMATION　気になる情報を速攻チェック



熱田護カメラマンF1 500戦記念『500GP フォーミュラ1の記憶』が開催

本誌でもF1のページでおなじみの熱田護カメラマンの写真展『500GP フォーミュラ1の記憶』が12月19日（木）より、キヤノンホールSにて始まる。

今シーズンのベルギーGPでF1取材500戦の節目を迎えた熱田カメラマン。1991年から今年まで、29年間にわたり撮影してきた膨大な作品のなかから厳選した100点が展示される。

同写真展開催期間は、2020年2月8日（土）まで。入場料は無料。日曜日と祝日はキヤノンギャラリーSが休館となるため、観覧することはできない。

また、展示期間中である1月11日～2月8日までの毎週土曜日にはギャラリートークが催され、熱田カメラマン本人による作品の解説を聞くことができる。こちらは事前予約は必要なく、無料で観覧することができる。

熱田カメラマンがF1を追い続けてきたこのおよそ30年間で、F1はもちろん、カメラもフィルムからデジタルへと変わってきた。それでもF1に携わる人の熱意、そして熱田カメラマンの写真を撮ることへの情熱は変わらない。

モータースポーツファンはもちろん、アマチュア写真家の方でも、多くの刺激を受けられるであろう『500GP フォーミュラ1の記憶』。開催期間中にぜひ足を運んでほしい。

■熱田護写真展
『500GP フォーミュラ1の記憶』
●開催期間：2019年12月19日（木）～2020年2月8日（土）
●会場：キヤノンギャラリーS
●入場料：無料
●URL：https://cweb.canon.jp/gallery/archive/atsuta-mamoru/index.html



鈴鹿でレースデビューしませんか？ 2020年フォーミュラEnjoy、3月開幕

auto sport本誌をお読みの方なら、モータースポーツに参加してみたいという方も多いだろう。今回はそんな“ビギナー”にこそおすすめなフォーミュラカテゴリーを紹介する。

鈴鹿産・鈴鹿発の『フォーミュラEnjoy』は、ローコスト、イコールコンディション、そして何より楽しむこと（エンジョイ）をコンセプトとしたフォーミュラカテゴリー。車両やパーツ、メンテナンスのコスト、そして規則を協会が一括管理する。また、レース時にはホスピタリティが設置され、情報提供や飲食サービスが行なわれるほか、元レーシングドライバーで現在は解説者としても活動する福山英朗のアドバイスが受けられるなど、ハード・ソフト両面でドライバーをサポート。シャシーはこれまで新旧のシャシーが混走となっていたが、2020年からは1.3ℓエンジンが搭載される2台目シャシー『FE2』に統一されることになっている。

フォーミュラEnjoyの最大の特徴は、マシンを購入せず『レンタルパック』が提供されている点だ。これなら経済的な負担も少なく、比較的気軽にフォーミュラカーでのレースを体験できる。

今季もホームの鈴鹿サーキットに加え、岡山国際サーキットでもレースを実施。3月14、15日に開幕し、全7戦が予定されている。

詳しい開催スケジュールや参戦コストなどは、別途記載のシリーズ公式ホームページを参照してほしい。

■2020年フォーミュラEnjoy
●開幕戦日程：3月14日～15日
●開催地：鈴鹿サーキット（フルコース／西コース）／岡山国際サーキット
●URL：http://www.formula-e.jp/



Photo: T.Ogasawara

SUPER GTは積んでからが勝負。

ウェイトハンディ制が導入されており連勝が難しいはずのSUPER GTで、連勝するとその後のレースではハンディウェイトに苦しむことになる。思うように止まらない、進まないマシンをだましだまし、タイヤをケアしてあせらず慌てず1周1周コンスタントにラップを刻む……。苦しくても1点でも多く持ち帰ることがチャンピオンにつながる。



好評発売中

Round 1 岡山



Round 2 富士



Round 3 鈴鹿



Round 4 タイ



Round 5 富士 500mile



Round 6 オートポリス



Round 7 SUGO



Round 8 もてぎ



SUPER GT公式DVD 2019総集編

12月26日(木)発売　価格: 本体3200円 ＋税(2枚組)

ラウンドごとに30分強に編集してSUPER GT2019シーズンを２枚組DVDに凝縮。オーバーテイクシーンを中心に車載映像も盛り込みました。実況音声はサーキットと同じくオフィシャルアナウンサーのピエール北川。シリーズの感動を完全保存版でお届けします。

全8巻セット(年間予約)も好評発売中。

今ならトールケース収納ボックスプレゼント(数量限定)

８戦分トールケースが収まる特製ボックス。素材は厚手のチップボール紙＋PP加工。





パソコン・スマホから

スーパーGT　DVD　定期　検索

・定期購読(年間予約)のご契約はFujisan.co.jpとなります。
・お申込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます。

No. 1521

auto sport

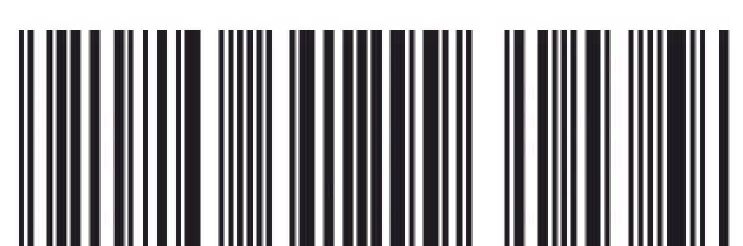
オートスポーツ 2019 12/27号

auto sport 2019年12月27日号（隔週金曜日発売） 2019年12月13日発売 第56巻第25号 通巻1521号
発行人：星野 邦久 編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

特別定価730円

本体664円

雑誌 29664-12/27



4910296641299
00664

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷



FLASH!

2020 SUPER GT Calendar

auto sport
Drive on the edge

Photo : Sho Tamura

auto sport 2019年 12/27号 No.1521 特別付録



Photo : Shigenobu Yoshida

2020 January

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
30	31	1 元日	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13 成人の日	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	1	2

2020 February

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
27	28	29	30	31	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11 建国記念の日	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23 天皇誕生日
24 振替休日	25	26	27	28	29	1



Photo :Kazuhisa Masuda

auto sport

3

2020 March

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
24	25	26	27	28	29	1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20 春分の日	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31	1	2	3	4	5

4

2020 April

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
30	31	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29 昭和の日	30	1	2	3



Photo : Takashi Ogasawara

2020 May

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
27	28	29	30	1	2	3 憲法記念日
4 みどりの日	5 こどもの日	6 振替休日	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

2020 June

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	1	2	3	4	5



4 APRIL

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

5 MAY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

6 JUNE

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

10 OCTOBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

11 NOVEMBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

12 DECEMBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Photo : Kazuhisa Masuda

1 JANUARY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

2 FEBRUARY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	

3 MARCH

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

7 JULY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

8 AUGUST

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

9 SEPTEMBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

auto sport Drive on the edge

FLASH!



Photo : Masahide Kamio

2020 July

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
29	30	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23 海の日	24 スポーツの日	25	26
27	28	29	30	31	1	2

2020 August

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
27	28	29	30	31	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10 山の日	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31	1	2	3	4	5	6



Photo :Yukio Yoshimi

2020 September

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21 敬老の日	22 秋分の日	23	24	25	26	27
28	29	30	1	2	3	4

2020 October

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
28	29	30	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	1



Photo : Jun Goto

2020 November

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
26	27	28	29	30	31	1
2	3 文化の日	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23 勤労感謝の日	24	25	26	27	28	29
30	1	2	3	4	5	6

2020 December

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
30	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31	1	2	3